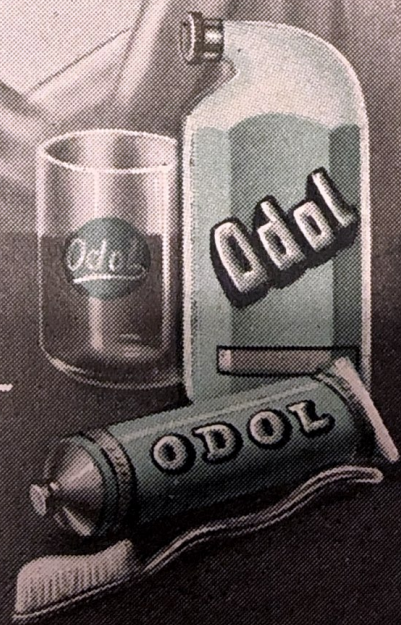
LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO
ANNO XLIII - NUMERO 9
SETTEMBRE 1937 - XV E. F.

ODOL

*Bocca profumata-
Denti sani*

SERVIZI PER LE TRE AMERICHE
nord america
"ITALIA"
SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE

ROMA
ISTANBUL
IZMIR
ALEPPO
LATTACHIA
HOMS
TRIPOLI
DAMASCO
BEIRUT
RODI
MALTA
TRIPOLI
BENGASI
CAIFA
TEL AVIV
GERUSALEMME
GIAFFA
Mansura
Alessandria
Damanhur
Porto Said
Tanta
Zagaziz
Cairo
Fayum
Beni Suef
Minieh
MASSAUA
ASMARA
GONDAR
ASSAB
DESSIE
HARAR
DEMBIDOLLO
ADDIS ABEBA
LECHEMTI
GORE
GIMMA
MOGADISCIO
L'ORGANIZZAZIONE DEL
BANCO DI ROMA
NEL MEDITERRANEO E NELL' IMPERO ETIOPICO
FILIALI DEL BANCO DI ROMA
FILIALI DELLA FILIAZIONE BANCO ITALO-EGIZIANO

ANNO XLIII
1937 - XV

LE VIE D'ITALIA

Numero 9
SETTEMBRE

SOMMARIO

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA" PER IL 1937

Italia e Colonie L. 20,50 (Estero L. 40,50)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

divertimento per voi, ma lavoro per il vostro motore

L'estate amica è giunta e con essa le gioiose vostre vacanze: il più grande dei piaceri per voi, ma il più gravoso dei lavori per il vostro motore. Assicuratevene perciò il miglior rendimento facendo il pieno con olio SHELL

T U R I S M O

DUE NUOVI VALICHI SULL'APPENNINO FRA LA ROMAGNA E LA TOSCANA

La Romagna, per volere del Duce, vedrà aperte fra breve due nuove vie di comunicazione con la Toscana: la « Santa Sofia-Stia », nella vallata del Bidente, e la « Premilcuore-Cavallino », nella vallata del Rabbi. Sono due strade di grande importanza, perchè, oltre ad arricchire l'Italia centrale di due altri valichi appenninici, mettono in valore due zone di grande ricchezza boschiva e di indiscutibile fascino turistico, tra luoghi storici, legati a gloriose memorie e destinati, per la loro bellezza e per la loro altitudine, a diventare stazioni di soggiorno.

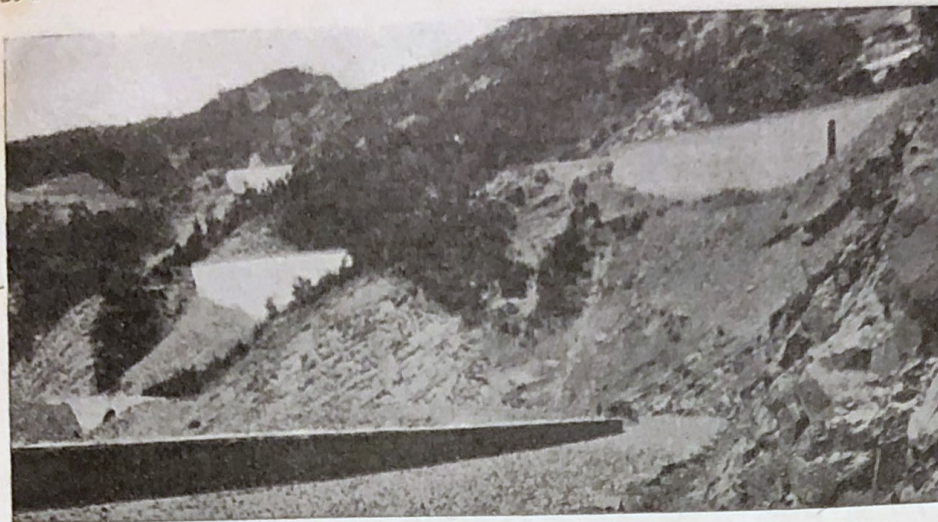
LE STRADE DI COMUNICAZIONE FRA LA ROMAGNA E LA TOSCANA. I DUE TRATTI IN NERO SONO QUELLI ATTUALMENTE IN COSTRUZIONE

La prima strada, partendosi dal Lungobidente di Santa Sofia, che è una cittadina montana assai linda e pittoresca a 257 metri sul mare, segue l'alta valle del Bidente, fiume che nasce sul Falterona, vicino all'Arno, e si tramuta poi in Ronco, scendendo tra Forlì e Forlimpopoli verso l'Adriatico. Essa ricalca la traccia di una antichissima strada romana, di cui è rimasta soltanto un'aspra mulattiera e su cui marciarono per secoli i legionari e si svolse tanta storia nelle lotte medievali fra le fazioni di Toscana e di Romagna. Sale larga e comoda, con lievissima pendenza, sulla sinistra del fiume, e lo accompagna, tra visioni varie e sempre più spettacolose, per i ricchi boschi di querce, di castagni, di faggi, di abeti e per i resti dei numerosi castelli che munivano le vette intorno, come la Rondinaia, torre romana di vedetta, alta più di venti metri; la Pleda, che fu culla al grande Papa Pasquale II; Santa Fiora, imponente maniero dei Benedettini.

LA CHIESA DI S. MARIA DELL'ISOLA IN VAL DI BIDENTE (*Fot. Campana*)

Salendo così dolcemente, passa di fianco alla rinnovata chiesa di Santa Maria dell'Isola, candida fra il verde dei castagneti; e continuando a serpeggiare sotto i resti delle mura di Spescia e delle rovine del castellaccio di Berleta (già scolta avanzata a difesa del vasto dominio degli abati di S. Ellero in Galeata), arriva, dopo quindici chilometri di fondo valle, al ridente paesino di Corniolo, con le case e la Chiesa costruite in pietra serena. Corniolo è già luogo di soggiorno e prende il suo nome da uno dei più forti e popolosi castelli del Medioevo, costruito sulla vetta di un monte vicino. Al tempo del Cardinale Anglico (1371) ospitava nelle sue mura più di cento famiglie. E fu di proprietà della dantesca gente dei conti Guidi, il cui ramo principale signoreggiò dalla rocca di Modigliana gran parte della Romagna e si chiamò appunto Guidi del Corniolo. Ora del castello non resta che un portale e qualche muraglia.

Questo paesino, a circa 500 metri sul mare, è posto in una amenissima e fertile piaggia, fra giovani piantate di abeti. È destinato indubbiamente a divenire uno dei più frequentati luoghi di villeggiatura della Romagna; e già quattro o cinque villette civettuole sono sorte ai margini della nuova strada.

Questa, subito dopo Corniolo, prende quota, attaccando le ripide coste di Monte Corniolino, in un'opera prodigiosa, veramente romana, con tagli di roccia alti

LA STRADA SUI FIANCHI DI MONTE CORNIOLINO PASSA TRE VOLTE SU SE STESSA... (*Fot. Campana*)

La nuova strada raggiunge, nei pressi di Campigna, la pista camionale, che fu tracciata dal Demanio Forestale per i servizî boschivi e attraversa tutta quanta la foresta, come fra i colonnati di un grandioso e misterioso tempio dalle volte arabescate di verde e di azzurro. Su questa pista, che sarà ampliata ed in qualche punto corretta, la nuova strada raggiungerà il culmine dell'Appennino al passo della Calla (m. 1200), donde scenderà in Casentino, fino a Stia, seguendo sempre la pista preesistente, che squadre di operai toscani stanno ampliando e correggendo; e qui si innesterà sulle due nazionali del Casentino per Arezzo e della Consuma per Firenze.

trenta metri e muri di sostegno profondi venti metri e viadotti e svolte amplissime, aperte nel sasso vivo.

Al ponte del Ladrone lascia alla sua sinistra l'antica mulattiera, già strada romana, che sale diritta al valico appenninico. Con larghe spirali, passando persino tre volte su sè stessa, supera Monte Corniolino, si addentra in un'altra vallatella del Bidente, ed allora scopre all'improvviso lo spettacoloso panorama dell'alta valle del Rabbi, il fiume del Duce. Poi taglia i fianchi del Monte Maestà (m. 976) e con un'altra lievissima salita raggiunge Campigna (m. 1063), già luogo di villeggiatura dei Granduchi di Toscana ed ancora dotato di un ospitale e lindo alberghetto, meta di quanti salgono a piedi o a dorso di mulo dalla Romagna, per godersi da questa altitudine gli effluvî della grande foresta. Perchè questo piccolo albergo di Campigna sorge in mezzo ad una delle più ampie e secolari foreste d'Italia, che appartiene al Demanio ed ha un'estensione di circa ottomila ettari, fra boschi e prati di pascolo, cinquemila dei quali piantati ad abeti, dai tronchi diritti e giganteschi. Qui trassero le antenne delle loro navi tutte le repubbliche toscane e persino la Francia meridionale, che se li faceva addurre da Pisa e da Livorno.

PREMILCUORE (*Fot. Dott. M. Rebecchi*)

L'intero tronco da Santa Sofia a Stia misura 47 chilometri. Siccome Santa Sofia dista dalla via Emilia (al caseggiato di Ronco) 36 chilometri, si può facilmente constatare che questa linea di comunicazione sarà la più breve fra il cuore della Romagna e il Casentino. Se si aggiunge che essa viene costruita con criterî moderni, si può prevedere che sarà uno dei valichi appenninici più frequentati per la sua brevità, per la sua sicurezza di transito e soprattutto per la bellezza dei suoi inconfondibili panorami.

IL PONTE DEL LADRONE CON L'ANTICA STRADA ROMANA. L'ULTIMA CIMA IN FONDO È QUELLA RICOPERTA DALLA GRANDE SECOLARE FORESTA DI CAMPIGNA (*Fot. Campana*)

Al completamento mancano circa 5 chilometri dal monte Corniolino a Campigna e alcune correzioni nella parte del versante toscano. Fu iniziata nel 1929, per volere del Duce, che assistette ai primi lavori e che si recò poi altre due volte a visitarli nel 1932 e nel 1935. La lentezza della costruzione si deve prima di tutto all'impossibilità di concentrare in queste montagne folle di operai; poi alla neve che nella stagione invernale interrompe ogni attività; ed infine all'alto costo della costruzione, che valutato ad un milione per chilometro,

VISIONE DEL RABBI A PREMILCUORE *(Fot. Dott. M. Rebecchi)*

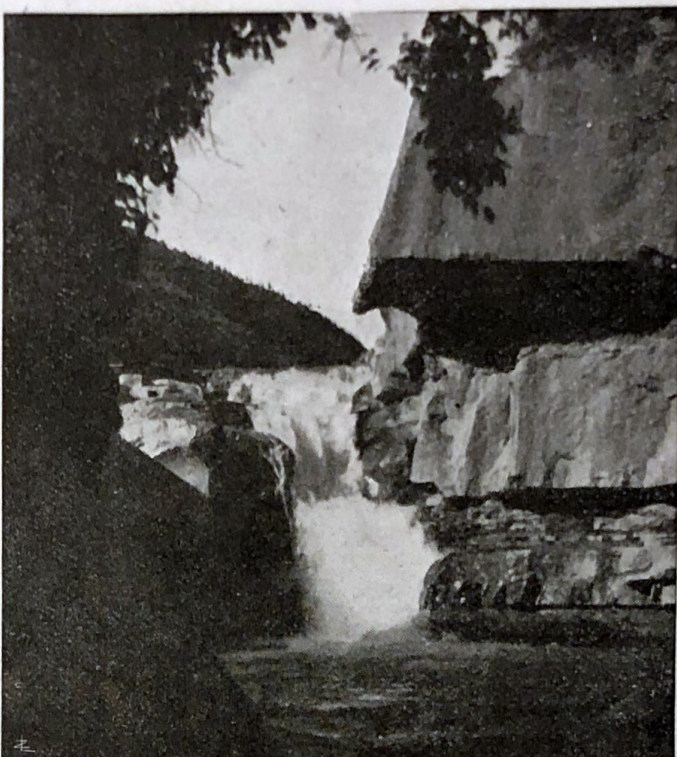
consiglia discaglionare la spesa in diverse annualità. Ma tutto lascia prevedere che entro il prossimo anno questa nuova via di comunicazione sarà aperta al traffico, venendo a costituire un'utile e grandiosa realizzazione del Fascismo.

L'altra nuova strada incomincia all'antichissima Pieve romanica di Premilcuore, che adesso la Regia Sovrintendenza all'Arte medievale dell'Emilia e della Romagna sta restituendo al primitivo splendore e che insieme con la Pieve di San Cassiano in Pennino, nella stessa valle, presso le tombe dei genitori del Duce, rappresenterà una duplice documentazione della nobiltà di questi luoghi.

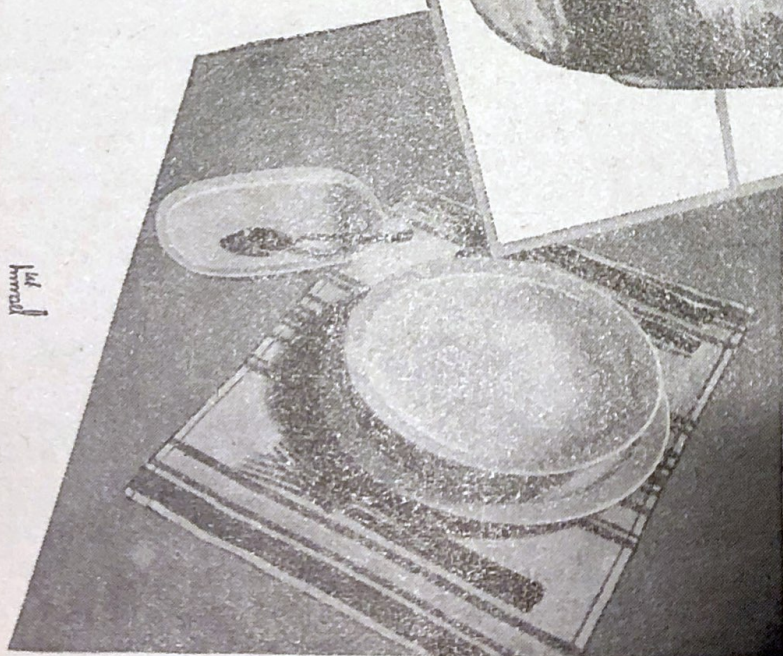
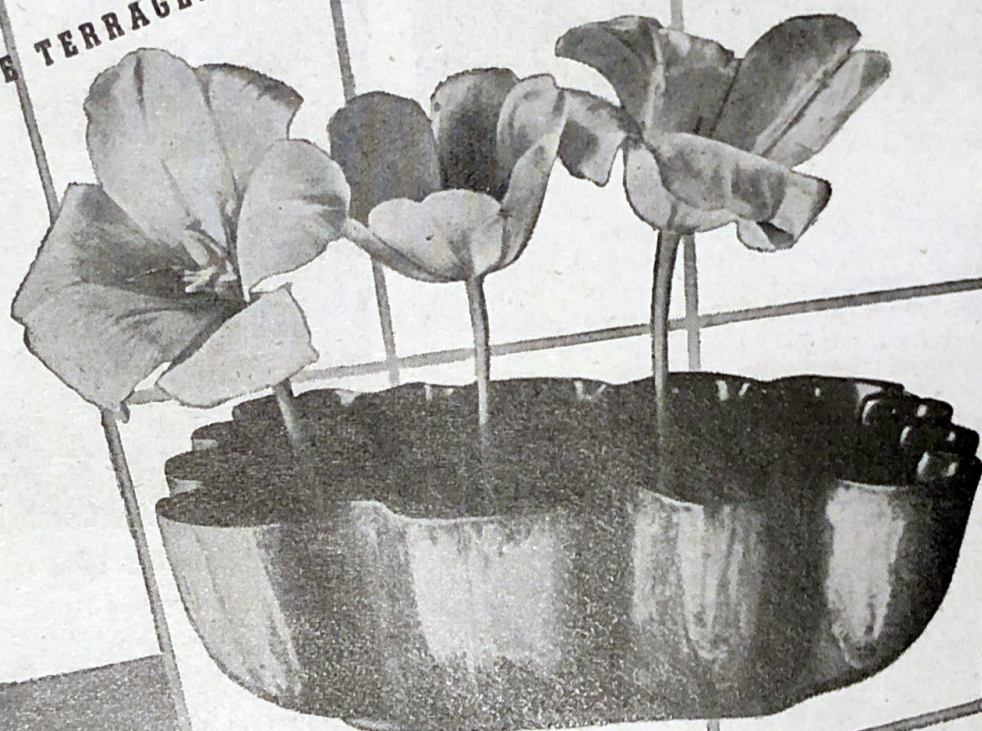
Premilcuore è uno dei più caratteristici, graziosi e pittoreschi paesi dell'alta Romagna. Fu castello importante della Repubblica Fiorentina ed è ancor dominato da una svelta torre merlata, che il popolo chiama col nome di Galeazzo Visconti. Questo paese, dove abita la maggior parte dell'anno la sorella del Duce, signora Edvige Mussolini-Mancini, fata benefica del luogo, comunica adesso col resto del mondo per la sola strada che scende, lungo il Rabbi, fino a Forlì ed attraversa Predappio Nuova.

L'ALTA VALLE DEL RABBI CON LA NUOVA STRADA PREMILCUORE-CAVALLINO *(Fot. Campana)*

Con le altre valli e soprattutto con la Toscana non ha che scomode comunicazioni montane o addirittura aspre mulattiere ed impervi sentieri.

La nuova strada in costruzione aprirà uno sbocco verso la Toscana e costituirà anche la più breve e più comoda da Firenze a Forlì. Essa segue, serpeggiando con lievissima pendenza, l'alta valle del Rabbi fino alla località denominata « Le Valli » (534 m.). Qui entra in un affluente di sinistra, l'Acquasalsa, e passa sotto Castel dell'Alpe alla quota di circa 600 metri. È questa la parrocchia più alta della Diocesi di Modigliana, e fu già feudo importante dei conti Guidi. La strada prende poi quota lentamente, entrando nella vallata secondaria del

LA CASCATA DELLA SEGA LUNGO LA NUOVA STRADA PREMILCUORE-CAVALLINO *(Fot. Dott. M. Rebecchi)*

Forcone; passa fra pittoresche gole, tutte verdi di castagni, di carpini e di faggi, in una regione ricchissima d'acque e di piante, che ha sempre per sfondo l'imponente massiccio del Falterona (m. 1654); sale al passo del Forcone sul displuvio appenninico (850 m.); costeggia con una lenta discesa il Poggio degli Orticai, la cui vetta è a 1093 metri sul mare; procede quasi parallela alla strada che dal Falterona e da Castagno scende a S. Godenzo; ed infine si innesta, in località Cavallino (700 m.), alla strada nazionale che da Firenze sale al passo del Muraglione.

Il nuovo tronco da Premilcuore al Cavallino ha una lunghezza totale di 15 chilometri, di cui 6 circa sono già costruiti e altri due sono tracciati. Anche per questa strada si devono superare le stesse difficoltà che per la Santa Sofia-Stia. Si prevede che l'intero tronco potrà essere aperto al traffico fra un paio di anni. Esso valorizzerà una vastissima e ridente zona boschiva, che era quasi abbandonata; ma soprattutto costituirà la linea più frequentata per il transito di

SOCIETÀ CERAMICA
RICHARD - GINORI
SEDE CENTRALE: MILANO

NEGOZI PRINCIPALI:
MILANO - Corso del Littorio, 1 - Via Dante, 13
TORINO - Via Roma, 15 - Via XX Settembre, 71
GENOVA - Via XX Settembre, 3 nero - Corso Buenos Ayres 170 - 172 r. - BOLOGNA - Via Rizzoli, 10 - FIRENZE - Via Rondinelli, 7
ROMA - Via del Tritone, 177 - Via A. Depretis, 45
NAPOLI - Via Roma, 211 - CAGLIARI - Largo Carlo Felice, 24 - SASSARI - Piazza Azuni

TAGLIO DI ROCCIA SULLA PREMILCUORE-CAVALLINO (*Fot. Campana*)

coloro che dalla Toscana vogliono recarsi a visitare i luoghi mussoliniani: e questo dice dell'importanza che la nuova arteria assumerà fin dalla sua apertura.

MICHELE CAMPANA.

L'organizzazione alberghiera in A. O. I.

Nel rendere conto della costituzione delle due società — la *Società Immobiliare Alberghi A. O. I.* e la *Società Gestione Alberghi A. O. I.* — che dovranno creare e far vivere in A. O. I. una prima attrezzatura alberghiera essenziale, l'« Impero Italiano » così espone le condizioni e le necessità dell'organizzazione recettiva nel vasto territorio dell'Impero:

« Possiamo immaginare che occorreranno molti alberghi di diversa attrezzatura. L'albergo di 100 camere con acqua corrente, con bagni, saloni per feste, cucina per un pubblico internazionale, tennis, auto alla stazione e magari il telefono in camera, varrà soltanto per la capitale dove ben presto affluiranno i turisti di tutto il mondo, ma non per Gambela o Giggiga. Avremo così diverse categorie di alberghi a seconda della località dove verranno costruiti, a seconda della clientela che dovrà frequentarli e dello scopo che dovranno assumere. A parte ciò, non si deve trascurare il fatto che, come Darjeling è il luogo di cura e villeggiatura dei funzionari britannici, così anche per i nostri funzionari occorreranno ben presto degli alberghi per il loro riposo, nei luoghi dove l'abbondanza delle fonti termali e la salubrità del clima lo consentiranno.

Anche in A. O. vi dovrà essere l'albergo per la clientela di lusso (e questa non mancherà perchè l'Etiopia sarà un potente richiamo per il turista internazionale al quale essa era sino ad ora preclusa); vi dovrà essere l'albergo per il viaggiatore di commercio, per l'ingegnere, per la famiglia in transito o in attesa di sistemazione; per il pernottante che arriva alla sera con l'automezzo per ripartire all'alba; l'albergo che potrà offrire a

EDUCAZIONE INTEGRALE - ORDINAMENTO FAMILIARE - TRATTAMENTO INDIVIDUALIZZATO
LIMITATO CONTINGENTE DI ALLIEVI - UBICAZIONI CLIMATICHE - TUTTI GLI SPORT
SCUOLE ELEMENTARI - ISTITUTO TECNICO INF. - GINNASIO PARIFICATO - SCUOLA D'AVVIAMENTO PROFESSIONALE
Corsi di recupero e di acceleramento - Corsi liberi di lingue moderne, amministrazione, musica, ecc.
RETTE DA L. 570.— A L. 870.— MENSILI
CHIEDERE PROGRAMMA ALLA PRESIDENZA DEGLI ISTITUTI MARE-MONTE IN RUTA DI CAMOGLI (GENOVA)

Un grande vantaggio per gli assicurati dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni:

LA PARTECIPAZIONE AGLI UTILI DELL'AZIENDA

Giova ripetere che in seguito ai brillantissimi risultati del Bilancio 1936, l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni ha potuto assegnare ai suoi assicurati, anche per tale esercizio, una partecipazione sugli utili dell'Azienda pari al

5 PER MILLE

delle somme assicurate. Risulta così che dal primo anno in cui gli assicurati dell'Istituto sono stati spontaneamente chiamati a partecipare agli utili e cioè dal 1930, i capitali fissati nelle loro polizze sono aumentati come segue:

nell'esercizio 1930	del 3	per mille
nell'esercizio 1931	del 3½	per mille
nell'esercizio 1932	del 4	per mille
nell'esercizio 1933	del 4½	per mille
nell'esercizio 1934	del 5	per mille
nell'esercizio 1935	del 5	per mille
nell'esercizio 1936	del 5	per mille
Totale . . .	30	per mille

In corrispondenza alle predette attribuzioni di utili, sono state accantonate, anno per anno, le somme seguenti:

ESERCIZIO 1930 - Lire	13.152.917,00
ESERCIZIO 1931 - Lire	15.568.890,00
ESERCIZIO 1932 - Lire	18.904.350,00
ESERCIZIO 1933 - Lire	20.462.973,00
ESERCIZIO 1934 - Lire	22.715.826,00
ESERCIZIO 1935 - Lire	23.281.021,31
ESERCIZIO 1936 - Lire	25.162.692,02

Sono quindi oltre

140 MILIONI DI LIRE

che l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, in soli sette anni, ha assegnato ai suoi fedeli assicurati per quote di partecipazione agli utili con il conseguente e proporzionale aumento gratuito dei capitali fissati nelle rispettive polizze.

Per i contratti stipulati dopo il 1° luglio 1936 in forma ordinaria e a premio annuo, la partecipazione agli utili, come è noto, viene riconosciuta agli assicurati con effetto immediato, sotto forma di percentuale del premio, da liquidarsi all'atto del pagamento del premio annuo successivo. **Tale partecipazione è stata stabilita per il 1936 nella misura del 6% del premio annuo.**

Non occorrono parole per dimostrare quale sostanziale immediato beneficio a favore degli assicurati rappresenti la partecipazione agli utili concessa in tale forma e in così elevata misura.

Per le altre polizze (escluse le vecchie miste-prestito, le temporanee quinquennali, le rendite immediate e i contratti ridotti) che già godevano degli utili dal 1930 e per le "Popolari" la partecipazione agli utili continuerà ad essere calcolata sotto forma di aumento del capitale assicurato.

PRESENTATE AI VOSTRI AMICI L'AGENTE PRODUTTORE DELL'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI CHE VI HA SERVITO BENE

tutti, esclusi naturalmente gli indigeni, quel conforto di marca prettamente italiana che oggi invano si cerca.

Considerando per gli alberghi costruendi una divisione in categorie, dovremo avere: alberghi di prima e di seconda categoria, alberghi di tappa di prima e di seconda categoria e case con funzioni di alberghetto.

Gli alberghi di prima categoria dovrebbero essere quelli a tipo internazionale e di lusso e di questi per il momento ne basterebbe uno solo e cioè ad Addis Abeba.

Di seconda categoria e cioè senza lusso, ma con tutte le comodità, con almeno 50 letti, ristorante, garage attrezzato per le piccole riparazioni con tettoia per gli autoveicoli commerciali e turistici in transito, telefono, bagni, impianto acqua e ghiacciaia, dovrebbero sorgere uno per ogni centro oltre ad un paio o tre nella capitale. Quindi ce ne vorranno almeno una ventina.

Alberghi di tappa di prima categoria dovranno essere costruiti lungo le grandi strade, ai bivii importanti, nei centri dell'Amhara e dei Galla Sidamo, presso le stazioni della ferrovia, nei porti di scalo delle linee aeree, nei posti di tappa lungo le piste verso la Somalia, nei capoluoghi di regioni, ecc., e qui ce ne vorrebbero almeno una trentina, ognuno con almeno venti letti, servizio di mensa, garage, telefono, impianto d'acqua potabile, ghiacciaia.

Gli alberghi di tappa di seconda categoria dovrebbero essere sul tipo delle nostre locande provinciali, con dieci letti, una buona cucina tipo famiglia, acqua potabile e garage e con annessa vendita di generi di privativa. Di questi ce ne vorrebbero una cinquantina almeno.

Gli alberghetti che potranno avere due o tre camere per forestieri saranno dislocati nelle località di traffico meno intenso, lungo le piste interne e la periferia verso il Kenia ed il Sudan. Essi saranno i punti base per le spedizioni di caccia grossa, di ricerche scientifiche. E di questi ne occorrerà un centinaio.

Tutti gli alberghi dell'A. O. I. dovranno essere diretti da Italiani, si capisce, e da personale di sala e di cucina in prevalenza femminile e giovane allo scopo di creare attorno ad essi, grandi e piccoli che sieno, tante oasi di italianità operante e dar luogo così ad una necessaria immigrazione femminile che qui troverà il suo più naturale adattamento ».

La funivia Bolzano-S. Genesio.

Bolzano è stata congiunta, a mezzo di una nuova funivia, con uno degli altipiani più interessanti, dal punto di vista turistico e sportivo, che la circondano. La nuova funivia di S. Genesio, che sarà aperta prossimamente al pubblico, congiungerà col breve percorso di soli 12 minuti la città all'imponente massiccio dell'altipiano del Salto, soggiorno incantevole di villeggiatura fra boschi e pascoli, punto di partenza per escursioni montane, e località particolarmente favorevole per l'organizzazione degli sport invernali. Si può dire che ogni stagione, creando una nuova ragione di interesse alla regione alpestre raggiunta dalla funivia, assicurerà a questa una numerosa e continua clientela, e in definitiva un risultato finanziario soddisfacente, e tale da poter dimostrare come simili imprese di attrezzatura turistica riescano rimunerative, quando siano attuate con giusto criterio di opportunità.

MOGADISCIO. - Vicariato Apostolico - Scuola Collegio Regina Elena, interamente con blocchi forati "Rosacometta" (cemento e sabbia).

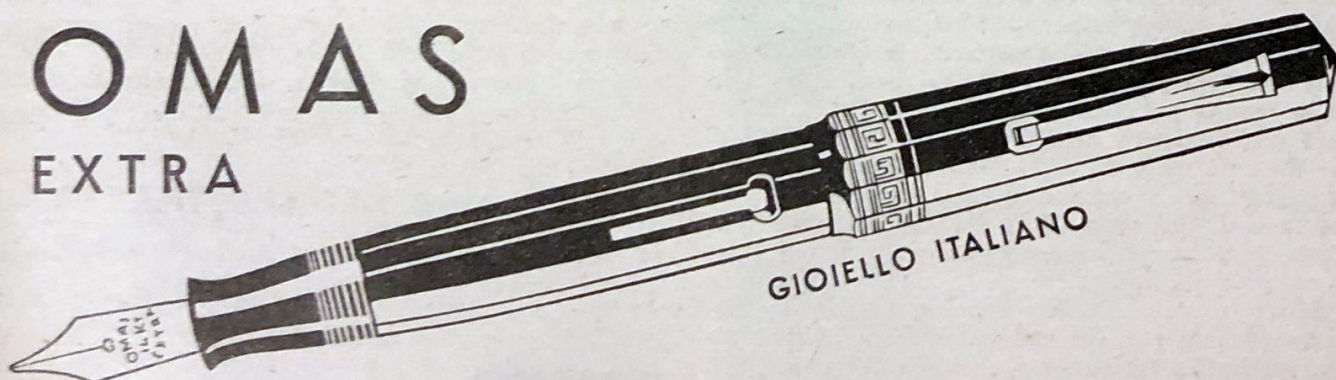
A. O. I.

BLOCCHIERE "ROSACOMETTA"

GIÀ DIFFUSISSIME

PER FABBRICARE A PIÈ D'OPERA

Blocchi pieni e forati - Blocchi ad incastro continuo per murature a secco - Blocchi curvi per tucul, pozzi, serbatoi - Volterrane per soffitti in cemento armato - Blocchi per cunette stradali - Segnalimiti - Paracarri - Cordonature in getti da m. 1 - Copricavi - Guidafili - ecc., ecc.

A. ROSA & C. già ROSA, COMETTA & C.
MILANO - Via Machiavelli, 12
Telegrammi: Blocchiere - Milano
Telefoni: 41-544 e 41-916
CATALOGHI A RICHIESTA

L'attività degli Uffici Viaggi-Turismo e Navigazione disciplinata da un Decreto Legge.

La *Gazzetta Ufficiale* del 30 giugno u. s. ha pubblicato il Decreto Legge 25 novembre 1936 che disciplina l'attività delle Agenzie di Viaggi. Riassumendo le disposizioni che possono offrire un maggiore interesse per il pubblico, notiamo:

Le aziende che, disponendo di una organizzazione adeguata, prestano mediante compenso l'assistenza turistica ai viaggiatori, sono distinte in tre categorie:

Uffici viaggi e turismo: che svolgono tutte o gran parte delle seguenti attività: vendita di biglietti per qualsiasi mezzo di trasporto terrestre o di navigazione interna, sia nazionale che estero; prenotazione di posti nelle carrozze ferroviarie e in ogni altro mezzo di trasporto; vendita di biglietti di passaggio e di cabine per conto di imprese nazionali od estere di navigazione marittima; vendita di biglietti di trasporto per linee nazionali od estere di navigazione aerea; organizzazione di viaggi isolati od in comitive e di crociere con o senza servizi accessori di soggiorno; organizzazione di escursioni e noleggio di autovetture; spedizione e ritiro di bagagli per conto dei propri clienti; emissioni di propri ordinativi per alberghi e vendita di buoni d'albergo emessi da organizzazioni nazionali od estere; rilascio e pagamento di assegni turistici e circolari per viaggiatori, o di lettere di credito, in quanto attinenti a servizi turistici; rilascio di polizze di assicurazione contro infortuni di viaggio; informazioni di ogni genere in materia turistica; diffusione gratuita di materiale turistico di propaganda e vendita di guide, orari, ecc.; speciali prestazioni di interesse turistico, anche se indiretto; assistenza in genere ai clienti.

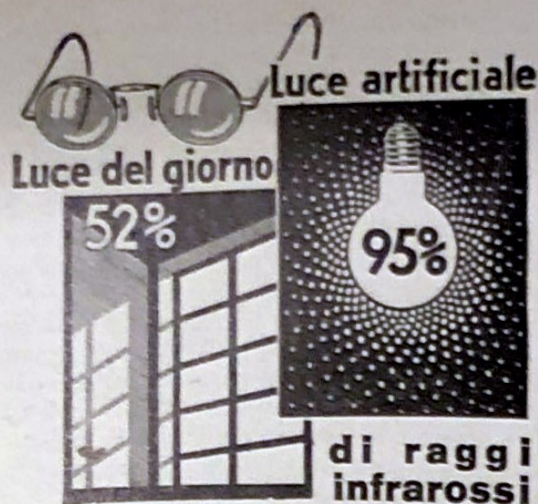
Uffici turistici: che fra le attività elencate sopra ne svolgono soltanto alcune e con carattere recettivo e locale, purchè non facciano vendita di biglietti per trasporti terrestri, marittimi ed aerei.

Uffici di navigazione: che limitano la loro attività a fornire informazioni e biglietti di passaggio per i servizi di navigazione interna, marittima ed aerea.

Le aziende considerate sono tenute a munirsi della licenza di P. S. il cui rilascio è subordinato al nulla-osta del Ministero della Cultura Popolare, che deve accertare l'idoneità tecnica del richiedente o del dirigente l'azienda, ed approvare la denominazione che l'azienda crede di adottare.

Le aziende estere possono ottenere la licenza soltanto se i loro legali rappresentanti abbiano la cittadinanza italiana. Quando esista trattamento di reciprocità fra le Nazioni, potrà essere concessa la licenza d'esercizio anche a ditte straniere rappresentate in Italia da cittadini stranieri. Le aziende nazionali ed estere che attualmente godono dell'esenzione dall'obbligo della licenza di P. S. possono nell'intervallo di 6 mesi dall'entrata in vigore del Decreto, chiedere una proroga del beneficio, la quale potrà essere concessa per un periodo massimo di 4 anni.

Entro dieci giorni dalla data di comunicazione della concessione della licenza d'esercizio, il titolare dovrà versare alla Cassa Depositi e Prestiti una cauzione in titoli di rendita pubblica nella misura che verrà determinata dal Ministero dell'Interno, fra un minimo di L. 5000 ed un massimo di L. 50.000, salve le disposizioni vigenti per i depositi cauzionali derivanti dalla concessione di biglietteria delle FF. SS. All'obbligo di prestare cauzione non sono tenute le aziende esonerate dall'obbligo della licenza.

Il Ministero della Cultura Popolare esercita le funzioni di vigilanza e di controllo sugli uffici viaggi e turismo, sugli uffici turistici e sugli uffici di navigazione, con riferimento speciale all'attrezzatura, ai servizi e alle tariffe praticate. I viaggi in comitiva a carattere turistico e le crociere dovranno ottenere l'approvazione del Mini-

Le **Lenti Zeiss Uro-Punktal** attenuano i raggi infrarossi contenuti in fortissima proporzione nella luce artificiale riducendoli alla misura contenuta nella luce del giorno. Questa assimilazione della luce artificiale alla luce diurna ha un effetto altamente benefico sulla vista e preserva gli occhi dalla prematura stanchezza. Le lenti da usare nei mesi invernali sono le

ZEISS
URO-PUNKTAL

LENTI DA OCCHIALI GRADEVOLISSIME PER LUCE ARTIFICIALE

Vendita ed applicazione presso i buoni negozi d'ottica. – Opuscolo illustrativo «URO 162» invia gratis e franco

"LA MECCANOPTICA" S. A. S.
Corso Italia, 8 **MILANO**

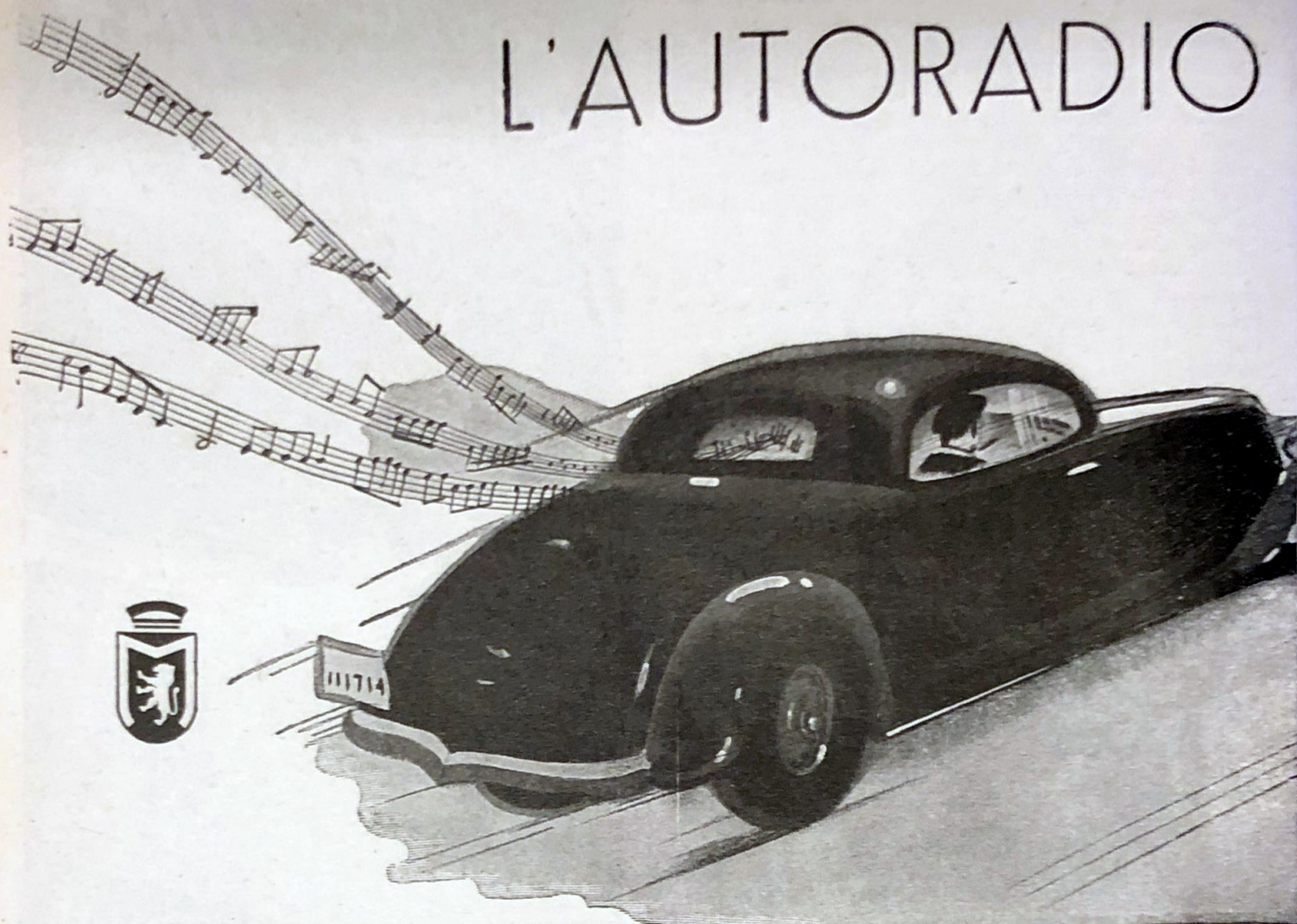
Rappresentanza per l'Italia e Colonie della Casa
CARL ZEISS, JENA

stero della Cultura Popolare. Di tale approvazione dovrà essere fatta menzione sugli stampati pubblicitari relativi, i quali dovranno contenere la precisa indicazione dell'itinerario, del prezzo, dei servizi offerti, dei termini di iscrizione e di rinuncia, delle condizioni di rimborso in caso di mancata partecipazione. Le rappresentanze di ferrovie estere e gli uffici di propaganda turistica di Nazioni straniere sono soggetti alla vigilanza ed al controllo del Ministero della Cultura Popolare, a quale spetta di concedere le nuove autorizzazioni, dopo sentito il parere del Ministero degli Affari Esteri, dell'Interno e delle Comunicazioni.

Ai Comitati od Enti promotori di movimento di masse è fatto divieto di svolgere attività proprie degli uffici di viaggio, se non per il tramite di aziende autorizzate. Potranno essere consentite deroghe dal Ministero della Cultura Popolare per l'organizzazione di viaggi o gite occasionali con carattere patriottico, religioso o culturale senza scopi speculativi.

Un elenco di tutte le aziende autorizzate sarà istituito presso il Ministero della Cultura Popolare, e un estratto sarà pubblicato nel Foglio degli annunci legali di ogni Provincia, per la parte che riguarda la provincia stessa, e chiunque vi abbia interesse, potrà farvi opposizione nei 30 giorni successivi, mediante ricorso al Ministero che deciderà definitivamente. L'elenco definitivo sarà poi pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno. L'assistenza turistica nelle stazioni ferroviarie e negli scali marittimi, compresa l'attività che si svolge a bordo dei piroscafi in arrivo, senza distinzione di bandiera, deve essere affidata agli uffici viaggi e turismo nazionali. Deroghe potranno essere consentite dal Ministero della Cultura Popolare soltanto per uffici stranieri appartenenti a Nazioni con le quali esistano accordi di reciprocità per le organizzazioni turistiche italiane. Non sono soggette alla disciplina del Decreto le aziende che si occupano esclusivamente della vendita dei biglietti delle FF. SS. Le norme del Decreto non si applicano alle aziende esercenti servizi pubblici di trasporto in concessione, nè agli uffici delle compagnie italiane di navigazione marittima, se gestiti direttamente o con proprio personale stipendiato o a contratto, la cui attività turistica sia limitata esclusivamente ai servizi medesimi o sia connessa al funzionamento dei trasporti marittimi.

Censimento degli alloggi di villeggiatura nella provincia di Torino.

La *Gazzetta del Popolo* dà notizia di una interessante iniziativa assunta dall'Ente Provinciale per il Turismo di Torino nell'intento di facilitare agli abitanti della città la scelta della villeggiatura sui colli e sui monti del territorio circostante. Anzitutto ha fatto il censimento delle disponibilità di alloggio, pubblicandone i risultati in un elenco, nel quale sono indicate le comodità e i servizi che ciascun paese può offrire al villeggiante, nonchè le caratteristiche degli alloggi offerti e il relativo prezzo. Ne è risultato un elenco di 2059 alloggi, con prezzi che variano dalle 50 alle 400 lire per camera. In molte zone è segnalata anche la possibilità di campeggi e di autocampeggi. Lo stesso Ente, allo scopo di dare impulso al movimento turistico verso i più interessanti centri della provincia e nell'intento di favorire la ricerca dei luoghi adatti alla villeggiatura estiva, sta organizzando una serie di gite in torpedone, che hanno appunto per meta le località che si prestano al soggiorno estivo e che meritano di essere conosciute e visitate dal turista. Nei varî centri, all'arrivo dei torpedoni, vi saranno i locatori degli appartamenti del luogo, in modo che sia possibile ed agevole al villeggiante prendere gli opportuni accordi ed eventualmente concludere il contratto. Mèta di tali gite sono le vallate del Pellice, Germinasca, Chisone, Susa, Bardonecchia, Moncenisio, le tre Valli di Lanzo e infine i più interessanti centri della collina torinese.

MAGNADYNE

vince il Concorso Nazionale R. A. C. I.
per un apparecchio radio per automobile

Classifica ufficiale

La Commissione giudicatrice del Concorso Auto-Radio del R. A. C. I. in base ai risultati delle prove di laboratorio e pratiche, e dall'esame dei materiali impiegati e del prezzo quotizzato, assegna il 1° premio alla Casa

MAGNADYNE RADIO

Inizio delle consegne:
PRIMAVERA 1938

Ciò che molti non sanno...

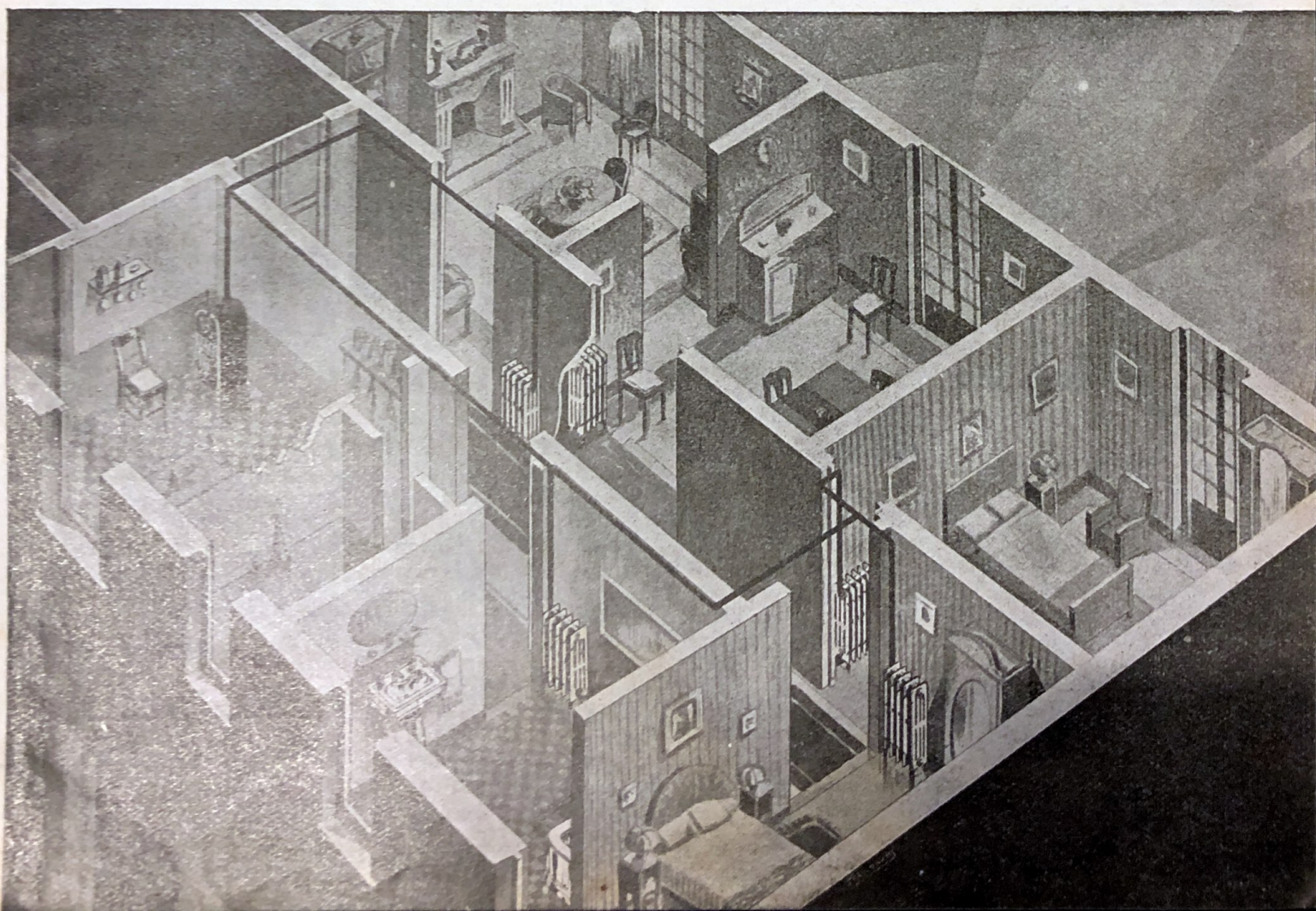
I Municipi delle principali città d'Italia riassumono mensilmente o trimestralmente molte notizie in quadri statistici accurati; assai interessanti, fra le altre, le notizie sulla salute pubblica e sulle cause di decessi: le polmoniti, le bronchiti, le pleuriti, la tubercolosi polmonare, insomma le affezioni dell'apparato respiratorio risultano essere la minaccia di gran lunga più importante alla salute e alla vita della gente.

Non c'è dubbio che la spinta iniziale a così terribili affezioni si trovi nei passaggi senza difesa dal caldo al freddo, nelle perfrigerazioni successive al sudore per istintivo scoprirsi durante il sonno, nella esposizione ad aria corrente che filtri attraverso spiragli, e simili; fatti che prima di originare malattie, sono disagio e sofferenza. Una distribuzione uniforme delle temperature nella casa, ad un livello non eccessivo, elimina quasi del tutto le cause sopra accennate, anche perchè consente di tenere vestimenta e coperte di costante ed uguale efficacia per tutta la stagione.

Dunque è sopratutto problema di riscaldamento. Ma qual'è il migliore sistema di riscaldamento?

In qualche rivista o settimanale è apparsa talvolta notizia di «nuovi» sistemi, che sono piuttosto vecchi sistemi dimenticati, ed oggi presentati con vernice di novità; e non c'è da dubitare che molti si siano affaticati e si affatichino tuttora a cercare qualcosa che sia veramente nuovo.

Ma nulla si è trovato che valga a sostituire il riscaldamento ad acqua calda mediante radiatori in ghisa; grande e modesto ritrovato del secolo scorso; dal quale ingegneri, architetti e specialisti non si staccano, e si crede che non si staccheranno ancora per un pezzo; dal quale gran parte dell'umanità civile ha già tratto vantaggi incalcolabili di salute, di comodità, di efficienza nel lavoro, di longevità.

Ciò che molti non sanno è quanto poco costi l'impianto di riscaldamento a radiatori: un Ingegnere, autorevole specializzato in case popolari, ha dichiarato che il costo di tale impianto, in numerose costruzioni popolari da lui fatte eseguire, si è aggirato fra il 3 % e il 4 % del costo dell'intera costruzione finita. Se si passa agli impiantini autonomi, si trova che uno di essi, comprendente 3 radiatori e la caldaietta, costa meno di una moto leggera, poco più di una buona macchina fotografica, poco più di un apparecchio radio a cinque valvole, poco più del vestito nuovo a tutti i componenti della famiglia: papà, mamma e due figli. Si può osservare che la moto, la radio, e specialmente i vestiti hanno vita breve, mentre l'impianto a radiatori in ghisa durerà almeno per un paio di generazioni; con spesa di esercizio particolarmente bassa, come si può apprendere dalle pubblicazioni sul riscaldamento «Ideal Neo-Classic» della Società Nazionale dei Radiatori (Milano - Via Ampère, 102).

COMUNICAZIONI

Riduzioni in occasione di fiere campionarie internazionali.

Nei mesi di agosto e di settembre si tengono all'estero varie fiere internazionali. Le nostre Ferrovie dello Stato, oltre alle solite facilitazioni per gli espositori, accorderanno sui loro percorsi la riduzione del 30 % per i viaggi di andata-ritorno dei visitatori sino alle stazioni di confine: questi biglietti avranno la validità di 20 giorni. È prescritto, perchè il biglietto sia valido per il ritorno, l'apposizione del timbro del Comitato: l'apposizione sarà fatta gratuitamente.

La riduzione è accordata per le seguenti fiere:

a) Fiera Campionaria Internazionale di Lubiana (transiti Tarvisio, Piedicolle, Postumia e Fiume) dal 28 agosto all'11 settembre;

b) Fiera di Zagabria (transiti come sopra) dal 10 agosto al 5 settembre;

c) Fiera di Praga (transiti Brennero, S. Candido, Tarvisio, Piedicolle e Postumia) dal 25 agosto all'11 settembre;

d) Fiera di Vienna (transiti come sopra) dal 29 agosto all'11 settembre;

e) Fiera Orientale Internazionale di Leopoli (transiti Tarvisio e Postumia) dal 26 agosto al 15 settembre;

f) Fiera Campionaria Internazionale di Salonicco (Tessalonica) (transiti Trieste, Brindisi, Postumia e Fiume) dal 29 agosto al 25 settembre.

Trasporto di comitive in servizio diretto italo-germanico, via Svizzera e via Austria.

In questo servizio sono interessate, per i percorsi che possono essere compresi negli itinerari dei biglietti, oltre le Ferrovie Italiane dello Stato, anche altre imprese di trasporto. Le riduzioni accordate per le comitive di almeno *otto* persone nei viaggi in provenienza dalla Germania sono del

70 % sulle Ferrovie Italiane dello Stato,
75 % sulla Società di Navigazione del lago di Garda,
50 % sulla Società Subalpina di Imprese Ferroviarie,
50 % sulla Società anonima Ferrovie dell'Alta Valtellina.

È concesso inoltre il viaggio gratuito ai conduttori di comitive viaggianti con i treni ordinari nella seguente misura:

1 conduttore per comitive composte almeno di 15 persone;

2 conduttori per comitive composte almeno di 51 persone;

3 conduttori per comitive composte almeno di 101 persone.

Servizio tra le Ferrovie dello Stato e la Ferrovia Cancello-Benevento.

La Ferrovia Cancello-Benevento effettua attualmente il servizio viaggiatori e bagagli sulle proprie linee, nonchè sul tratto Cancello-Napoli per conto delle Ferrovie dello Stato, con automotrici e treni a vapore classificati accelerati, portanti posti di 2ª e 3ª classe. Inoltre essa ha ridotto del 30 % i prezzi della tariffa ordinaria per i biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno.

Nei treni suddetti sono ammessi, fra Cancello e Napoli, anche i viaggiatori da o per Napoli muniti di biglietti in servizio interno delle Ferrovie dello Stato interessanti comunque, sia pure per effetto di deviazione, il percorso Cancello-Napoli.

È ammesso il rilascio di abbonamenti ordinari, per studenti e per impiegati dello Stato, da o per Napoli in servizio cumulativo con la Ferrovia Cancello-Benevento.

Le ferrovie francesi hanno aumentato i prezzi dei trasporti viaggiatori.

In seguito alla svalutazione del franco e per ragioni di bilancio, le grandi ferrovie francesi, a datare dal 20 luglio scorso, hanno aumentato i prezzi delle tariffe viaggiatori: del 15 % per la 1ª classe, del 20 % per la 2ª, del 25 % per la 3ª classe. Tenuto conto dell'ingente quantità di viaggiatori della classe inferiore, le amministrazioni ferroviarie si ripromettono un notevole aumento di introiti. Non è possibile un preciso confronto tra le tariffe italiane e quelle francesi, perchè noi abbiamo adottato da tempo il sistema differenziale, mentre le ferrovie francesi conservano tuttora l'antiquato sistema delle tariffe a base costante, in cui il prezzo di viaggio risulta direttamente proporzionale alla distanza. Limitandoci tuttavia ad un certo confronto per la classe inferiore, che è quella che più interessa, risulta che le tariffe francesi conservano fino ai 350 km. (cioè per le brevi distanze) un certo vantaggio sulle tariffe italiane, ma oltre tale limite la situazione cambia diventando più vantaggiose le nostre tariffe: questo ultimo vantaggio va sempre più aumentando in conseguenza appunto del nostro sistema differenziale. Questi confronti, notisi, sono fatti tenendo presente le tariffe ordinarie, perchè se si dovesse tenere conto delle numerose e svariate forme di facilitazioni, adottate nel nostro Paese, di cui fruisce la generalità del pubblico e che non sono superate da nessun altro in Europa, la situazione nostra di vantaggio si rivelerebbe decisamente anche per le piccole e medie distanze.

Nuovi prezzi per i biglietti turistici di libera circolazione in Italia.

A seguito delle nuove quotazioni del franco francese i prezzi per i biglietti turistici, da versarsi in franchi francesi dagli acquirenti, sono stati stabiliti come segue:

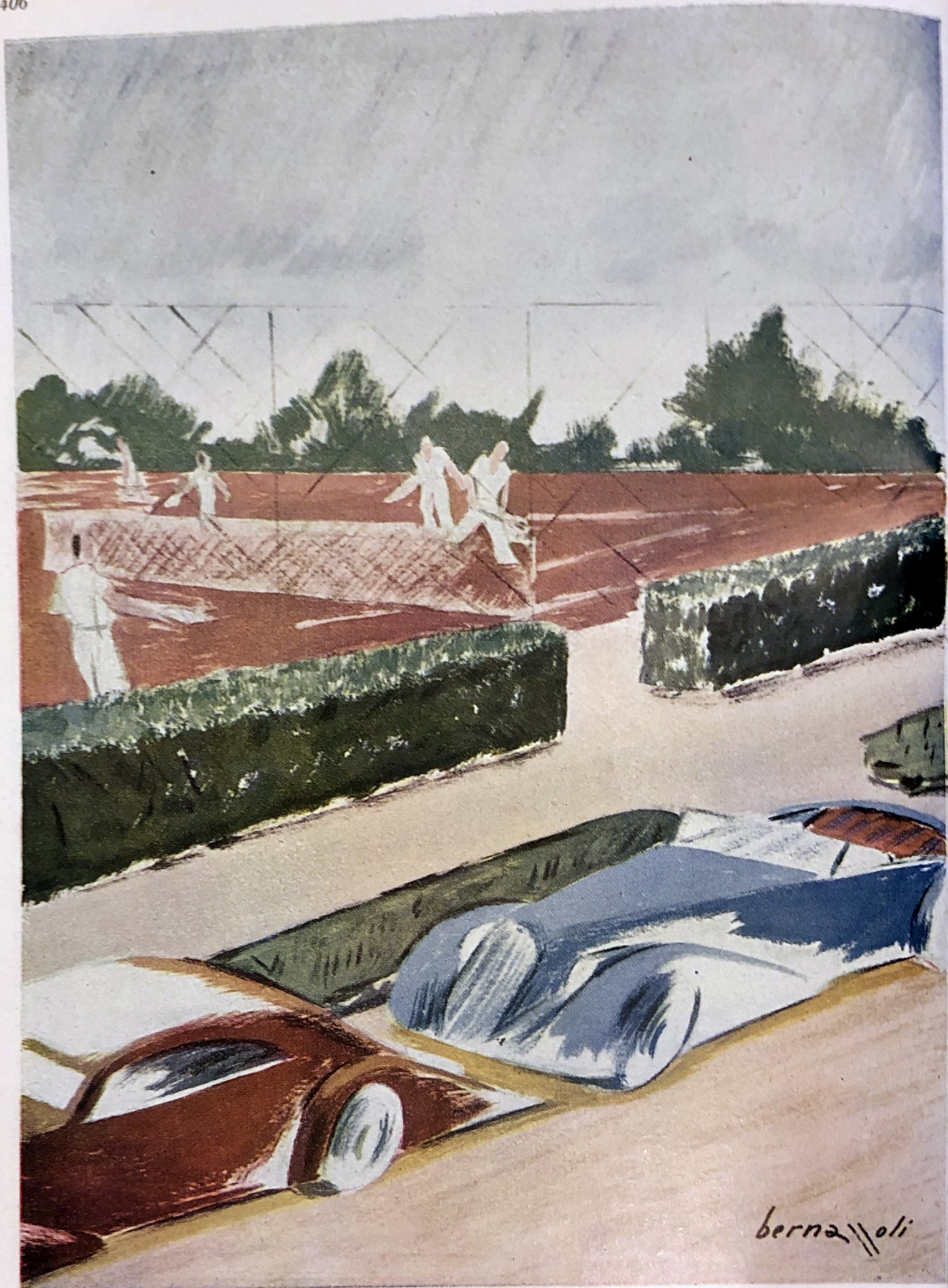
	1ª classe	2ª classe	3ª classe
per i biglietti validi 6 giorni:	360	250	150
» 15 »	775	335	300
» 30 »	1340	925	535

Il movimento dei viaggiatori durante le feste per l'incoronazione in Inghilterra.

Durante la settimana dell'incoronazione il numero dei viaggiatori trasportati dalle linee ferroviarie del London Passenger Transport Board è stato di più di 20 milioni, ossia circa 3 milioni al giorno. Su alcune linee i treni hanno circolato tutta la notte dall'11 al 12 maggio: è la prima volta che si produce un tale fatto. La circolazione durante la notte ha permesso di evitare l'imbottigliamento delle linee al mattino, già verificatosi in precedenza per circostanze analoghe. Gli effettivi del personale sono stati aumentati di un migliaio di agenti, presi per l'occasione in gran parte dai pensionati.

Delle grandi reti è la Southern Railway che ha dovuto far fronte al traffico più intenso, e ciò sia perchè questa Compagnia serve molto i sobborghi di Londra, sia perchè serve principalmente le comunicazioni con il continente.

Esso STANDARD Essolube

Società Italo-Americana pel Petrolio Genova

Esso STANDARD Essolube

Società Italo-Americana pel Petrolio Genova

ALI NEL CIELO

Nuovi primati all'Ala fascista.

Nel luglio scorso un apparecchio terrestre trimotore Savoia Marchetti S 79, munito di motori Piaggio P XI R. C. 40, pilotato dal ten. colonnello Attilio Biseo e dal tenente Bruno Mussolini, partiva dall'aeroporto di Montecelio per migliorare il primato internazionale di velocità su 1000 chilometri, con 2000 chilogrammi di carico commerciale, già tenuto dall'Italia.

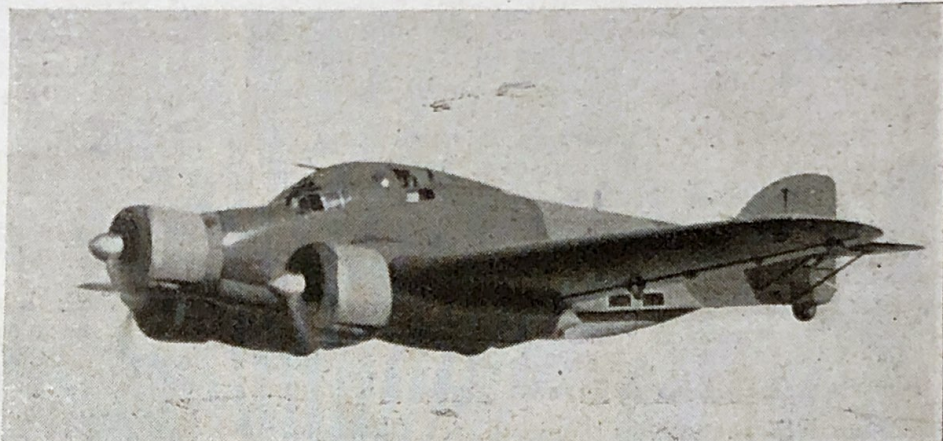
Il volo si è svolto sul circuito chiuso avente i capisaldi nelle seguenti località: Fiumicino-Antignano (Livorno)-Rovine di Ansedonia (Orbetello). Il percorso è stato effettuato in ore 2 21' 38" 1/5, alla velocità di km./h. 423,618.

Il miglioramento del primato di velocità su km. 1000, con kg. 2000 di carico, comporta nello stesso tempo quello dei primati di velocità sullo stesso percorso con kg. 500 e 1000 di carico commerciale.

Il precedente primato conquistato con apparecchio S 79, motori Alfa Romeo, alla media di km./h. 390,371, è stato così superato di km. 33,247.

L'apparecchio S 79 — in dotazione ai reparti da bombardamento dell'Aviazione italiana fin dal 1936 — è di ideazione e costruzione nazionale in ogni particolare, compresi i motori e gli strumenti di bordo.

Le basi aeree di Addis Abeba e di Dessiè.

Nel giugno scorso sono entrate in esercizio le piste di atterraggio delle basi aeree di Addis Abeba e di Dessiè.

TRIMOTORE SAVOIA MARCHETTI S 79 MOTORI PIAGGIO P XI R. C. 40

"Attenzione - ora vengono!"

L'avvenimento che la giovinetta segue con tanta curiosità, può essere molto interessante. Ma i fotografi raffinati osservano volentieri anche l'ambiente. Gli spettatori offrono sempre motivi curiosi ed attraenti, specie quando incoraggiano i loro beniamini. In simili casi bisogna avere con sè una macchina che sia sempre pronta all'uso, quindi una **IKONTA 6x6** della Zeiss Ikon.

Questa è a spiegamento automatico, possiede la messa a fuoco mediante i due puntini, un nuovo mirino ottico, guarnizioni metalliche cromate e, come efficace mezzo contro fotografie mosse, il noto bottone di scatto sul corpo dell'apparecchio.

75 JAHRE ZEISS IKON

PREZZI DA L. **475**— A L. **920**—

Fotografie magistrali con:

Apparecchio ZEISS IKON
Obbiettivo . ZEISS
Pellicole. . . ZEISS IKON !

Fatevela presentare dai migliori rivenditori oppure chiedete l'opuscolo illustrativo alla Rappresentanza della ***Zeiss Ikon A. G.*** *- Dresden:*

IKONTA S.i.A. **MILANO 7/105 - Corso Italia, 8**

I lavori per la sistemazione di dette piste — la cui imponenza è testimoniata dai dati che riferiamo — sono stati condotti a termine in meno di sei mesi, malgrado le numerose e gravi difficoltà dovute ai trasporti ed alle condizioni meteorologiche.

Si tratta in totale di oltre 450.000 metri quadrati tra piste e piazzali, equivalenti ad oltre 100 chilometri di strada ordinaria, la costruzione dei quali ha chiesto 200.000 metri cubi di scavo, nonchè la cavatura di oltre mc. 250.000 di pietrame.

Sono state complessivamente impiegate 300.000 giornate di mano d'opera nazionale e 450.000 di mano d'opera indigena; utilizzate ingentissime quantità di macchinari e di mezzi d'opera, tra cui 12 grossi frantoi, 18 compressori stradali, 100 autocarri, ecc.

Intensificazione del traffico sulla linea dell'Impero.

Dalla seconda quindicina del luglio scorso, l'« Ala Littoria » ha portato da tre a quattro le corse settimanali sulla linea dell'Impero da Roma ad Addis Abeba e viceversa.

Le partenze dalla Capitale avranno così luogo ogni lunedì, martedì, giovedì e sabato. Quelle da Addis Abeba ogni lunedì, mercoledì, venerdì e sabato.

L'intensificarsi della frequenza delle partenze sulla linea imperiale indica chiaramente che il traffico aereo fra l'Italia e l'Impero è in continuo aumento e che la nostra aviazione civile è perfettamente attrezzata a soddisfare le crescenti esigenze del traffico.

Per l'ampliamento della rete aerea nell'Impero.

Sono allo studio nuovi progetti per l'ampliamento della rete aerea nell'Africa Orientale Italiana. Alla fine della stagione delle piogge sarebbe aperta all'esercizio una nuova linea collegante Asmara ad Addis Abeba, con scali a Gondar e a Debra Marcos. Un'altra linea di nuova istituzione servirebbe il territorio del Governo dei Galla Sidamo.

Servizio aereo Roma-Cagliari.

Nel luglio scorso è stato inaugurato il servizio aereo Roma-Sassari-Cagliari gestito dall'« Ala Littoria ».

La nuova linea, che viene ad assumere particolare importanza per la valorizzazione della Sardegna, è esercita con il seguente orario:

— lunedì, mercoledì, venerdì: Roma p. ore 14,10; Porto Conte (Sassari) a. ore 16,10; Porto Conte p. ore 16,35; Cagliari a. ore 18;

— martedì, giovedì, sabato: Cagliari p. ore 6,45; Porto Conte a. ore 8,10; Porto Conte p. ore 8,35; Roma a. ore 10,35.

Le tariffe sono: Roma-Porto Conte L. 170; Porto Conte-Cagliari L. 90; Roma-Porto Conte-Cagliari L. 24 .

Linea aerea Genova-Cagliari-Tunisi.

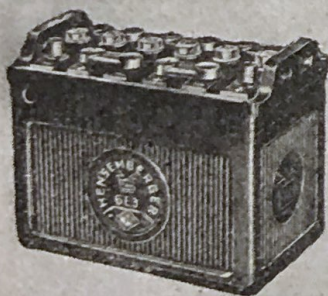
È allo studio l'istituzione di una nuova linea aerea, che dovrà seguire la rotta Genova-Sassari-Cagliari-Tunisi. La linea avrà collegamenti tanto col servizio Cagliari-Sassari-Roma, recentemente inaugurato, quanto con le linee che fanno scalo nella Capitale della Tunisia, tra cui quella che effettua il collegamento aereo con Tripoli.

Una squadriglia italiana a Lima per le onoranze a Chavez.

Nel mese di settembre il Perù commemorerà il pioniere di aviazione Giorgio Chavez, primo trasvolatore delle Alpi, caduto a Domodossola il 23 settembre 1910.

L'Aeronautica italiana renderà omaggio al pioniere peruviano inviando a Lima, in occasione della inaugurazione del monumento innalzato alla sua memoria, una squadriglia di apparecchi da caccia.

Il II Salone Internazionale Aeronautico.

Si vanno intensificando e concretando in tangibili risultati i lavori di organizzazione del II Salone Inter-

ACCUMULATORI
HENSEMBERGER
TIPI SPECIALI PER AUTO
AL PIOMBO
IN ACCIAIO (Alcalini)

nazionale Aeronautico, che avrà luogo dal 2 al 17 ottobre nel Palazzo dello Sport, alla Fiera di Milano. Importanti trattative sono in corso con numerosi Stati, per cui è dato prevedere una notevole partecipazione straniera alla rassegna tecnica dell'aeronautica moderna.

Dopo trattative svoltesi in un'atmosfera di amichevole simpatia, è stato raggiunto l'accordo per il quale la Germania sarà presente, con una imponente mostra, alla manifestazione. La partecipazione tedesca, infatti, occuperà complessivamente un'area di 1725 metri quadrati.

L'esposizione comprenderà i più moderni aeromobili militari e civili, nonchè numerosi apparecchi da turismo. Particolarmente interessante sarà anche la mostra degli strumenti, che abbraccerà tutta la complessa gamma degli apparecchi di bordo, di rotta, ecc.

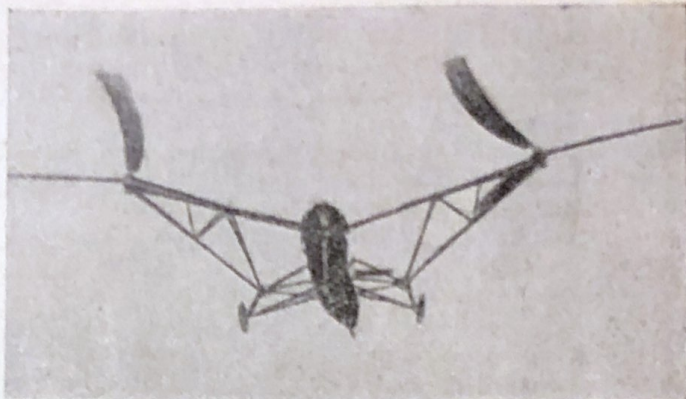
L'ELICOTTERO « FW 61 »

Il mito di Icaro verso la realtà?

Sull'aeroporto di Meiningen il pilota Heini Hoffmann è riuscito a compiere un bel volo muscolare.

A bordo di un apparecchio spèciale, con elica azionata a mezzo di pedaliera, egli ha percorso in volo, ufficialmente controllato, la distanza di metri 712, superando quindi notevolmente il suo primato precedente, che era di metri 427.

I primati di un nuovo elicottero tedesco.

Sull'aeroporto di Brema un elicottero costruito dal Prof. Focke ha battuto tutti i primati internazionali stabiliti per questo tipo di apparecchio. L'elicottero, denominato « FW 61 », ha raggiunto i seguenti risultati: altezza m. 2500 (precedente primato: Francia con m. 158); durata ore 1 29' 49'' (Francia ore 1 2' 50''); velocità km./h. 122,553 su km. 20 di percorso (Francia km./h. 44,692); distanza in linea retta km. 16,400 (Italia km. 1,786); distanza con ritorno al punto di partenza km. 80,604 (Francia km. 44).

Apparecchi da turismo in vendita a pezzi staccati.

La casa britannica « Luton Aircraft Ltd. » ha messo in commercio un monoplano monoposto economico, denominato « Minor », con due nuovi sistemi di vendita: il sistema di vendita dei pezzi staccati, ed il sistema di fornire dati e disegni e qualche pezzo essenziale ai dilettanti-costruttori, perchè possano costruirsi da sè la macchina volante.

I progettisti del nuovo apparecchio hanno avuto soprattutto di mira la facilità di costruzione, di montaggio e di manutenzione, che si traducono in altrettanta economia.

BINOCOLI PRISMATICI A CAMPO NORMALE E GRANDANGOLARI DI LUMINOSITA' NORMALE E DI GRANDE LUMINOSITA'

Il « Minor » completo, costruito e montato dalla ditta, viene posto sul mercato a 180 sterline (pari al cambio attuale a circa L. 15.500); a pezzi staccati, pronto per essere montato dall'acquirente, l'apparecchio costa 162 sterline, circa 11.000 lire.

Per aiutare poi coloro che dispongono di una piccola officina, i costruttori forniscono i pezzi del velivolo non finiti, soltanto sgrossati o tracciati, con i disegni costruttivi. In questo caso, l'insieme dei pezzi costa 91 sterline, pari a 8400 lire, motore compreso.

Il « Minor » presentato ad Hanworth ha meravigliato i tecnici per le sue doti di volo. Eccone le principali caratterisiiche:

apertura ali	m.	7,625
lungnezza	m.	5,947
altezza	m.	1,830
superficie portante	mq.	11,50
peso a vuoto	kg.	172
peso totale	kg.	272

Con un motore Anzani da 34 CV., il prototipo ha rivelato le seguenti caratteristiche di volo:

velocità massima	km./h.	128
velocità di crociera	km./h.	97
autonomia	km.	430
decollo in	m.	75

Avrà fortuna il tentativo inglese? Ad ogni modo, v'è da augurarsi che qualche costruttore italiano attui qualche cosa di simile.

Gigantesco stratosferico in costruzione in Polonia.

Nello stabilimento militare polacco di Siglonowo, presso Varsavia, è in allestimento un gigantesco pallone costruito secondo i piani realizzati a suo tempo dal Prof. Piccard, per una ascensione da effettuarsi in Polonia.

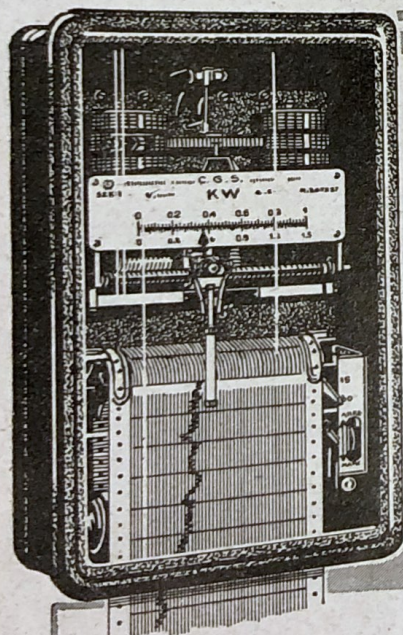
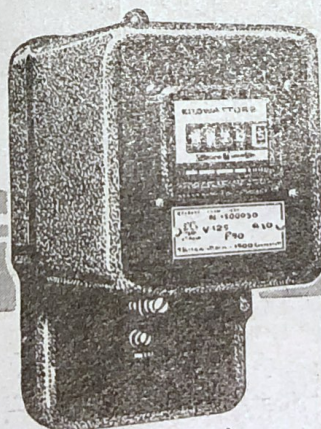
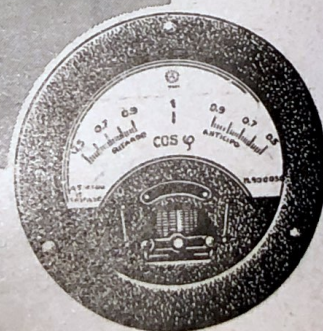
Col nuovo pallone, della capacità di mc. 112 e che dovrà permettere di raggiungere la quota di 30.000 metri, la Polonia si propone di battere il *record* stratosferico detenuto dalla Russia. La data del tentativo non è ancora nota.

I collegamenti aerei dell'U.R.S.S. con l'Europa.

In seguito allo scioglimento della società aerea russo-tedesca « Deruluft » avvenuto lo scorso anno, Mosca possedeva attualmente una sola linea aerea che la collegasse coll'Europa, e precisamente quella che, attraverso Kiew, giunge sino a Praga.

Si annuncia ora la istituzione di un servizio aereo regolare tra Mosca e Stoccolma, esercito in collaborazione tra la società svedese « Aerotransport A. B. » e la « Aeroflot » russa. Il collegamento aereo sarà effettuato in sette ore, e all'arrivo a Stoccolma gli apparecchi faranno coincidenza con il servizio aereo per Londra e Parigi.

A 960 km. orari in picchiata.

Presso Farmingdale un pilota americano avrebbe raggiunto una velocità pressochè fantastica con un apparecchio ad ala bassa di nuovo tipo, le cui caratteristiche vengono finora mantenute strettamente segrete. Nel corso di un volo in picchiata da un'altezza di 5000 metri l'apparecchio avrebbe raggiunto una velocità massima di 960 chilometri orarî, sfruttando a pieno regime il suo motore da 1100 CV. Finora non esiste alcun primato mondiale per il volo verticale, ma l'aver raggiunto una velocità di quasi 1000 chilometri orarî rappresenta una impresa di particolare interesse.

TEXACO
MARCA DEPOSITATA

massimo grado di purificazione

★ Ancora una scoperta della scienza e della tecnica, ancora un perfezionamento in un prodotto già ottimo e che ha già la preferenza degli intenditori.

Il nuovo TEXACO MOTOR OIL sottoposto ad un nuovo ulteriore procedimento di triplice raffinazione, brevettato dalla Texas, è completamente esente da tutte quelle impurità che producono residui carboniosi e morchia.

Il nuovo TEXACO MOTOR OIL mantiene giovane il motore perchè lo difende dai suoi peggiori nemici e ne accresce il rendimento, la regolarità, la durata.

Provate e usate anche voi il

L'organizzazione dei servizi aerei al Kivu.

In seguito ad accordi intercorsi tra il Governo belga e la « Imperial Airways », la regione del lago Kivu sarà prossimamente servita da due linee aeree regolari che la collegheranno con la linea inglese Londra-Città del Capo, assicurando rapide comunicazioni tra l'Europa e la grande provincia orientale del Congo Belga. I lavori per la preparazione dei terreni di atterraggio necessari procedono alacremente. Poichè anche i lavori per sistemare l'infrastruttura sono a buon punto, il servizio potrà iniziarsi nel prossimo autunno.

Nave-base per i servizî aerei attraverso l'Atlantico.

È entrata in funzione, per i servizi aerei tedeschi attraverso l'Atlantico del Nord, una nuova nave-base denominata « Friesenland ». La nuova unità, lunga m. 138 e larga 16, è munita di due motori Diesel da 2500 CV. ciascuno, i quali forniscono l'energia elettrica per l'officina e per il dispositivo di compressione della catapulta. Questa può lanciare idrovolanti dal peso di 18 tonnellate in 1,8 secondi anche con mare cattivo.

Isole galleggianti nel Nord Atlantico

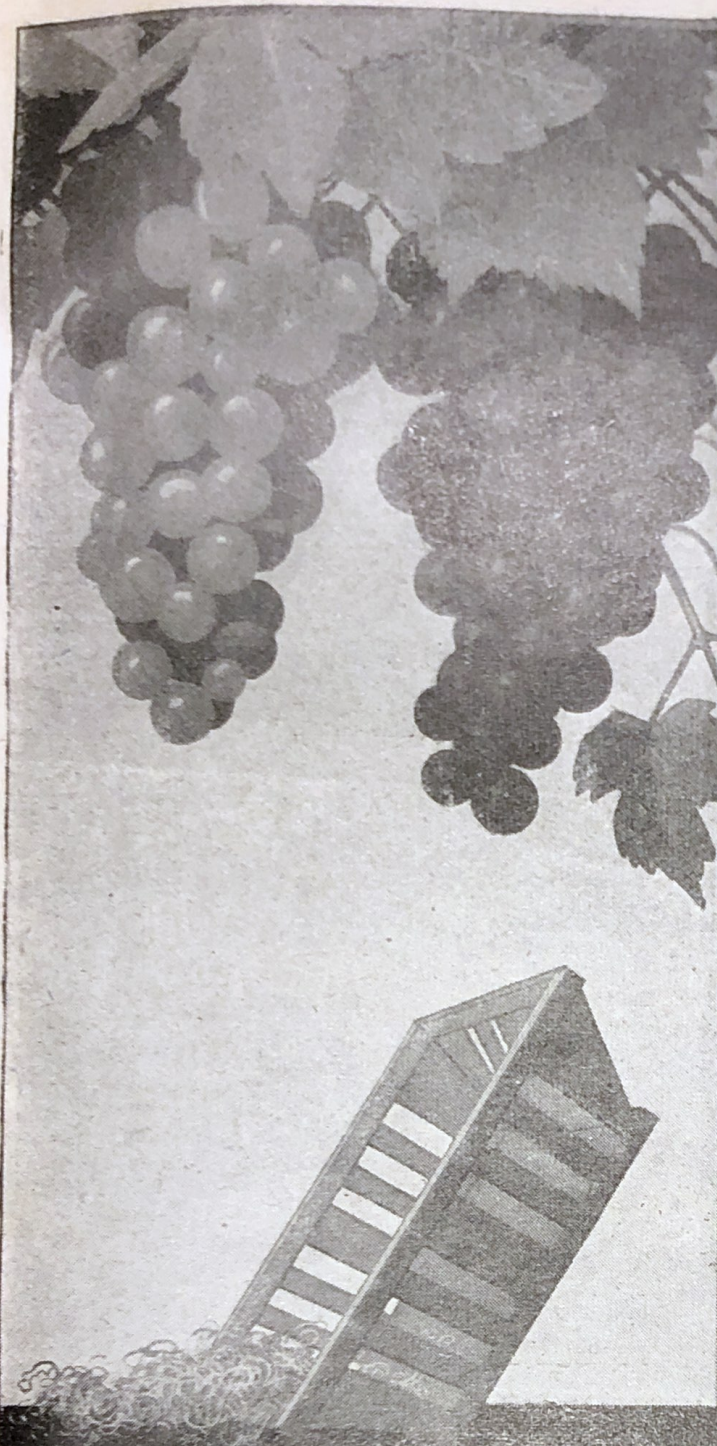
Un ingegnere australiano ha progettato la costruzione di due isole galleggianti tra l'Irlanda e il Canadà, alla distanza di 1000 chilometri l'una dall'altra, per la linea aerea del Nord Atlantico. Queste isole non saranno ancorate, ma saranno munite di 12 motori per poter essere manovrate. In Inghilterra questo progetto ha risvegliato la più grande attenzione, perchè si desidera poter sorvolare in servizio regolare il Nord Atlantico tra l'Irlanda ed il Canadà, senza dover passare su territori stranieri. Il costo di una tale isola sarebbe calcolato a 3.000.000 di sterline.

Primati.

Nel giugno scorso il tenente della R.A.F., M. J. Adams, pilotando un aeroplano « Bristol 138 », ha raggiunto la quota di metri 16.440, stabilendo il nuovo primato internazionale di altezza della classe C. Aeroplano e motore sono di tipo speciale costruiti esclusivamente per voli sperimentali d'alta quota e non sono riprodotti in serie.

L'apparecchio sovietico « Ant 25 » ha recentemente battuto il primato mondiale di distanza in linea retta volando da Mosca a San Jacinto, località a cento miglia a oriente di Los Angeles ed a cinquecento da San Francisco, coprendo la distanza di km. 10.860. Il primato precedente apparteneva agli aviatori francesi Codos e Rossi con km. 9.104.

Durante le gare internazionali di volo a vela, che hanno avuto recentemente luogo sulla Rhön, l'aviatrice Anna Reitsch, su apparecchio « Reiher », ha volato dalla Wasserkuppe all'aeroporto di Amburgo, coprendo km. 350 in linea d'aria e battendo in tal modo il primato internazionale femminile di distanza per alianti.

Le aviatrici russe Irina Vichinevskaia e Katia Mendikova, su un apparecchio da turismo leggero del peso inferiore ai kg. 560, hanno raggiunto la quota di 6518 metri, battendo il primato internazionale femminile d'altezza per apparecchi da turismo della classe C. Il primato precedente apparteneva alle aviatrici francesi Charnaux e Clarac con m. 6115.

IMBALLAGGI DI LEGNO

DI QUALSIASI TIPO
PER QUALSIASI PRODOTTO

UN IMBALLO S·A·F·F·A·

PUÒ
ASSICURARE
A QUALSIASI
PRODOTTO
LA MIGLIORE
PROTEZIONE
LA PIÙ
GRADITA
PRESENTAZIONE

PAGLIA DI LEGNO

NEI TIPI CORRENTI
E NEI TIPI FINI E COLORATI

S.A.F.F.A.

SOC. ANON. FABBRICHE FIAMMIFERI ED AFFINI
CAPITALE VERS. LIRE 100 000 000

VIA MOSCOVA 18 MILANO TEL. 67 147-148-149-150-250

LISTINI — REFERENZE — PREVENTIVI

Brolio
CHIANTI
Casa Vinicola
BARONE RICASOLI
Firenze

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 9 SETTEMBRE 1937 - XV E. F.

DISCORRENDO FRA NOI

Lo scrutinio delle schede di votazione per l'approvazione del Bilancio 1936 e della Relazione del Consiglio, compiuto con la consueta diligenza dai nostri Sindaci e di cui si riproducono le cifre nella rubrica « Vita del Touring » di questo stesso fascicolo, ha dato il consueto confortante risultato: unanimità di consensi, solidarietà massima.

Sono questi i pilastri su cui si basa l'opera del Sodalizio. Decine e centinaia di migliaia di Soci, di ambiente e di cultura diversissimi, periodicamente chiamati ad esprimersi, si trovano coscientemente e perfettamente d'accordo nel riconoscere che l'opera svolta dal loro Consiglio risponde bene ad una media di esigenze, così come è in linea con gli interessi del Paese.

La solidarietà assumeva questa volta un particolare significato, perchè l'ultima Relazione conteneva la proposta di aumento della quota annuale da 15 a 22 lire e di quella dei Vitalizi da L. 250 a L. 350. I Soci hanno dimostrato col loro consenso di approvare quanto vigorosamente affermava la Relazione, e cioè che l'attività del Touring non deve subire diminuzioni, ma, anzi, in ogni possibile circostanza intensificarsi. Nè con questo vogliamo tanto alludere ad una maggiore frequenza di quelle manifestazioni, a un tempo numerose e familiari, che periodicamente raccolgono schiere di Soci nostri, nè alla partecipazione, pur utile e necessaria, ad adunate e congressi delle istituzioni affini, e neppure ad una speciale intensità delle nostre pubblicazioni, ancorchè da esse sieno venuti tanto richiamo e tante adesioni al Touring; ma a qualche cosa di ancor più intimo, di più connesso con la vita nostra intrinseca. Questo qualche cosa è la base stessa della nostra attività, è il fondamento che, quanto è più sicuro e più solido, tanto più consente di guardar nell'avvenire, dà stabilità ai propositi, permette quell'opera assidua di preparazione interna da cui sgorgano poi i lavori di lena e le vivaci, o raccolte, o pensose manifestazioni occasionali.

Fu per ciò che il Consiglio, non senza matura riflessione, propose l'aumento delle quote. Coi maggiori mezzi che esse metteranno a nostra disposizione, tutte le energie dell'Amministrazione saranno rivolte a superare, per la maggior soddisfazione dei Soci, la situazione attuale, che invero non si presenta semplice. Uno sguardo alla composizione della massa sociale chiarisce questa nostra affermazione.

Possiamo calcolare di chiudere il 1937 con circa 470.000 Soci. Di essi quasi 265.000 sono Vitalizi. Vediamo quali sono le quote da essi versate: 1.786 a L. 100 (Soci Vitalizi iscritti fino al 1919); 208.886 a L. 150 (Soci Vitalizi iscritti dal 1920 al 1931); 37.164 a L. 200 (Soci Vitalizi iscritti dal 1932 al 1935); 17.164 a L. 250 (Soci Vitalizi iscritti nel 1936-1937). Qual'è il reddito medio dei contributi di questi Vitalizi, le cui quote hanno

avuto investimento obbligatorio a norma degli art. 34 e 38 dello Statuto Sociale, reddito col quale si dovrebbe provvedere al normale servizio dei Soci stessi? Se, sul loro totale, 209.000 hanno pagato L. 150, anche supponendo che si possa tener fermo un reddito del 5 %, si arriva a L. 7.50 per Socio. E' un dato, con i costi d'oggi, non molto brillante, e come il Consiglio Direttivo, con sano criterio amministrativo, ne deve tener rigorosissimo conto, così tutti i Soci debbono sentire imperioso il dovere di reagirvi, con una sollecitudine anche maggiore del solito, nella rinnovazione degli Annuali e con una intensificata propaganda per la iscrizione di nuovi Annuali e Vitalizi.

Ma se la parte amministrativa vuol essere seguita coi criteri della massima prudenza, è pur sempre il contenuto spirituale di ogni attività che assurge al valore massimo.

Nella udienza concessa il 10 luglio dal Duce ai dirigenti del Touring, la relazione della quale, apparsa sulla stampa italiana, abbiamo riprodotta nell'ultimo fascicolo de « Le Vie d'Italia », alle informazioni da noi date sul lavoro di organizzazione e di inchiesta per la compilazione di una « Guida dell'Africa Orientale Italiana » il Duce rispose con l'alto incitamento perchè l'opera venga portata a termine nel più breve tempo possibile.

Ciò che era già nostra aspirazione divenne compito ambito; dal 10 luglio in poi, conclusa la non lieve elaborazione preparatoria, il lavoro di compilazione è stato iniziato ed alacremente portato avanti, cosicchè oggi siamo lieti di annunciare ai nostri Soci che nel prossimo anno la « Guida dell'Africa Orientale Italiana » sarà un fatto compiuto. Il volume, che, oltre ad avere un valore materiale apprezzabile, assurge a quella importanza di significato spirituale a cui alludevamo più sopra e viene a soddisfare una vivissima aspirazione degli Italiani, sarà pronto e dato gratuitamente a tutti i nostri Soci quale dono dell'annata 1938.

Come abbiamo già avuto occasione di far sapere, il Touring, postosi il problema di questa Guida immediatamente dopo il trionfo delle nostre armi, ha cercato di tradurlo in atto con tutta la celerità possibile. Un nostro funzionario — aiutato generosamente dal Ministero dell'Africa Italiana e da quello della Guerra, da S. E. il Vicerè, dal Generale Gariboldi, dalle LL. EE. i Governatori e Comandanti delle Forze Armate e dai Dirigenti del Servizio Topocartografico Militare — ha potuto visitare, durante il soggiorno di quasi un anno, intere regioni, osservare direttamente molte e molte cose e provvedersi di una documentazione d'impareggiabile valore. Gli Italiani avranno, nei primi mesi del prossimo anno, la Guida dell' Impero, e nessuno vorrà asserire che sarà uscita troppo presto per il loro desiderio, se anche rappresenterà, quanto al lavoro necessario e nuovissimo che si dovette compiere, un massimo di rapidità. Il suo contenuto sarà certamente oggetto di non lontane e successive trasformazioni, per il continuo evolversi e progredire dell'opera nazionale che laggiù si compie con ritmo indefesso, e la « Guida », per poterla seguire e riflettere, è fin d'ora destinata a nuove edizioni molto frequenti; ma già questa prima permetterà di constatare immediatamente la grandiosa ossatura che in breve tempo il dominio italiano ha potuto dare alla sua opera costruttiva in tutto il vasto Paese, mutandone completamente la fisionomia e dandogli una struttura già così organica da poter essere descritto in una guida come se si trattasse di un lembo della nostra Italia. Ma della Guida dell'Impero avremo occasione di riparlare ancora.

Concludiamo queste note, che hanno preso lo spunto da considerazioni di carattere amministrativo, ripetendo ai Soci di continuare a mantener salda la compagine del Touring e di procurarci nuovi aderenti. L'annuncio della Guida dell'Impero sarà per i nostri amici uno strumento poderoso di propaganda; ma ad essi forniremo altri mezzi di collaborazione e di persuasione. Stiamo studiando un programma attraentissimo, che riferiremo nel prossimo numero.

Sen. CARLO BONARDI

ASSISI - LA CHIESA SUPERIORE DI S. FRANCESCO. *(Fot. P. Wolff)*

MOMENTI DI VITA UMBRA

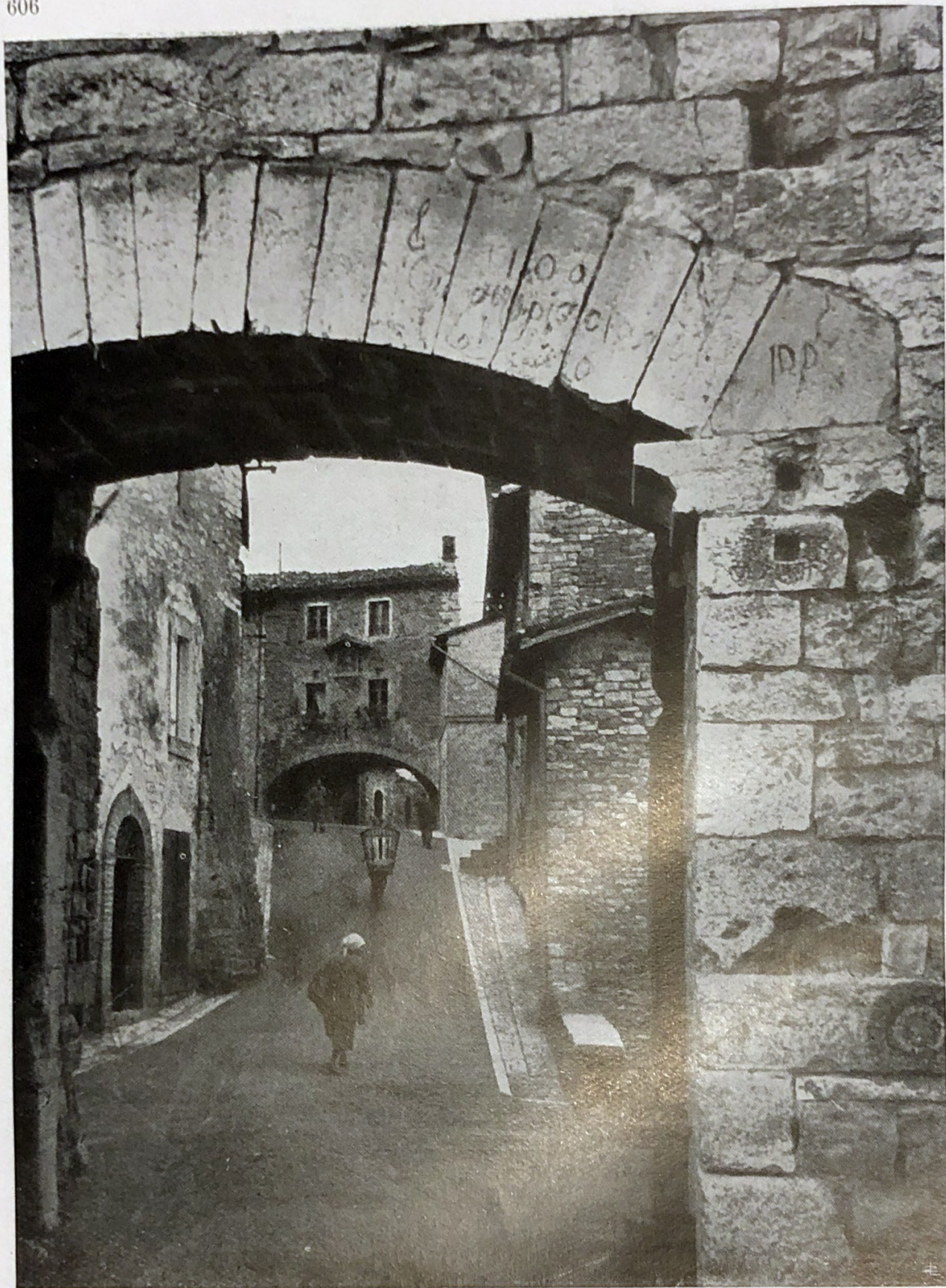
Mentre in quel pomeriggio dello scorso giugno, umido d'una gran pioggia recente, il treno mi avvicinava ad Assisi, due iridi immense avvolgevano dei loro archi concentrici il ripido colle e la città del Serafico. Era tornato il sole, pur fra superstiti nembi e velari di nuvole che, investiti dalla luce del tramonto, la trasmettevano condensa e variopinta nel più pittoresco spettacolo meteorico che fantasia potesse imaginare.

Il cielo e la terra parevano illuminarsi e colorarsi a vicenda.

L'atmosfera era un gioco grandioso e cangevole di tinte cineree, azzurrine, violacee, dorate, infocate: e ad esso rispondeva la terra fra sbattimenti e trasalimenti di luce, nella pienezza feconda del mese che sta a mezzo dell'anno, riversando al di fuori tutto che il suolo aveva covato lungamente in sè, dai seminati alle germinazioni spontanee, trapassando pel verde dei faggeti, delle abetaie, dei castagneti, che dalle plaghe montane scendendo alle più modeste pendici e alle conche della bassa vallata, cedevano alle viti, agli ulivi, ai frutteti, fra cui il grano, pronto per la messe, spiegava il suo oro intenso, che pareva un ardore della terra suscitato dall'ardore del sole.

Avvolto da questo tripudio esultante insieme e solenne, fluente in figurazioni fantastiche come i miti dell'Oriente e del Nord, fissato in precisi scacchieri del più perfetto disegno, quali solo l'agricoltura ci crea, io guardavo lo sperone del Subasio sulla cui erta si arrampica Assisi, serrando l'una all'altra le sue case e le sue chiese costrutte del sasso bianco-rosso del monte, che percosso da quei luminosi riverberi, trascolorava quasi rincarnato in un suo sanguigno calore.

Forse tutto quel fervere e muovere e ripercotersi di elementi e di meteore intorno al colle e alla città del Santo era un inconscio conato della natura a tradurre la poesia della Fede ivi asserita e vissuta nei secoli? Mi si svelava forse uno di quegli arcani consensi onde l'inanime creato par che tenti di corrispondere col creato spirituale dell'uomo, in una legge di profonda armonia di cui ci sfugge il segreto?

FRA LE VETUST[E] SILENZIOSE STRA[DE] DI ASSISI.

(Fot. Stefan[i])

L'Umbria dei Flagellanti e dei Bianchi non conobbe tale armonia, e, comunque, la spezzò, passando trasognata e smemorata fra le ridenti amenità della sua terra, con gli occhi perduti dietro le tristi salmodie che disertavano il mondo, non altro cercando che il cielo. Di tra l'ascesi d'una tal folla pazza di rinuncia, Iacopone spicca accampando, estranea ad ogni naturale bellezza, la prepotenza d'un temperamento focoso, assoluto, invasato di un cotal misticismo sensuale che cantando il divino Sacrificio parve involare alle chiese umbre le figure e le scene più doloranti e atroci del Dramma, per investirne gli accenti delle sue Laudi concitate e straziate.

Poco di ciò in Francesco, e nella Regola [da] lui istituita, e nelle leggende che il suo no[me] ispirò.

C'è nella vita e nell'apostolato del Santo u[na] forza vigile e sicura, che conosce le prove più a[r]due, che vince le più ineguali battaglie, che s[em]pre Dio in ogni atto, a ogni passo, che sa preg[a]re e meditare e riposar sulla pietra, come sul [più] genuino elemento della sua prediletta Pover[tà]. Ma in lui, ma in questi umili monaci, più s[a]d'ogni più grande, il ripudio dell'agiatezza sig[ni]ficava aver l'anima libera a fruire le ricche[zze] del creato; quel loro vivere di poco o di nul[la] sul grembo stesso della terra, era un consen[...]

ASSISI - LA BASILICA DI S. FRANCESCO.

(*Fot. Stefani*)

con le cose, un esaltarsi nella natura, tramite alle vere gioie di Dio; quella loro umanità fraterna, consapevole dell'anima umana, diceva chiaro che anche i beni di quaggiù, a cui essi volonterosi rinunciavano, potevano essere in santa pace goduti, purchè conditi di buon cuore e di riconoscente devozione al buon Dio.

E Assisi più di ogni altra città sentì e rese questo suo Santo così.

Nella Chiesa inferiore della Basilica a lui consacrata subito dopo la morte, vidi Francesco raffigurato con sua sorella Morte: vidi quel « poema di tenerezza » in cui Pietro Lorenzetti ci diede la Madonna col Bambino Gesù tra Francesco e Giovanni Evangelista: vidi, nella navata, per mano, in gran parte, di Giotto, narrata la vita del Santo in ben ventotto affreschi: tratti di abnegazione sublime e di apostolico zelo, di tutta umana carità e di ispirati colloqui con le creature di Dio, vicino al cancello di là dal quale l'arte continua nella natura: nei campi avanti la Chiesa, nelle mura di Porta San Giacomo, nel colle coronato dalla Rocca. Una così schietta santità trova davvero il suo sfondo natio in tanta serena bellezza di luoghi; essa che sembra aver sorpresi i momenti e i sensi più buoni della vita per creare anche in questo povero mondo, a

(*Fot. Enit*)

PERUGIA - LA CHIESA DI S. PIETRO, DAL GIARDINO DEL FRONTONE.

tanti o tribolati o malvagi qualche vena di consolante bontà. Ma più sentii il Serafico e la sua sacra eredità nell'Eremo delle Carceri, dove egli visse a lungo pregando e meditando, nel « crudo sasso » che, come sulla Verna, lo temprò a penitenza eroica, pietra di paragone su cui saggiarono la fede anche i seguaci suoi, Silvestro, Andrea, Antonio da Stroncone, Benedetto da Quintavalle, Rufino. Intorno a questi nidi di astinente solitudine, si addensa la selva di lecci, cara al poetico cuore del grande Eremita, così raccolta, così silenziosa, che ancora, dopo tanto travaglio e romore di secoli umani, ivi si chiamano e si rispondono le tenui note dei capineri a cui forse il Santo parlò.

Ricevuto dal frate Custode nel refettorio petroso dell'eremo, auspice il mio duca e compagno don Giovanni Minozzi, apostolo d'un'opera benefica che lo fa cittadino d'Italia, sentii, come tra le mie rupi, il contatto della roccia secolare penetrata di mistici sensi e, accettata da una coppa ben capace l'inaspettata offerta d'un dorato vino orvietano, corsi col pensiero in letizia al Cantico delle creature, come se esso dovesse esser nato lì, in quella pace veramente divina. Mi risovvenni ben tosto che la Lauda del Serafico era nata, come raccontasi, altrove, nel giardinetto di Santa Chiara, entro l'eremo di San Damiano, così primitivo anch'esso tuttora, così improntato alla ignuda semplicità, alla selvatichezza originaria, alla elementare poesia di una religione naturale.

Di là mosse, come si narra, nel 1224 il Cantico sacro, che comunque sembra erompere limpido ed esultante dal cuore stesso della terra umbra, come sotto le volte del tempio l'accento dell'Alleluia o del Tedeum nelle grandi feste cristiane. La Lauda ha il proprio limite in quella sua umiltà, in quel ricomporre e quasi rinascondere le creature nel Dio da cui procedettero e che tuttavia le santifica di sè. Al di sopra dei travagli ascetici in cui troppo si esasperarono e sformarono tante anime, il ritmo semplice e universo si libra purificando il misticismo, riducendolo alla sua essenza più naturalmente umana e divina, in una catarsi culminante nel trionfo sereno della morte, che è pur essa un'asserzione di vita.

Quel creatore possente di paesaggi italici che, sul fiorire primissimo della nostra poesia, fu Dante, si ricordò naturalmente del Serafico e dei luoghi dove egli visse e operò. Fedele a un suo metodo di natural progressione dall'ambiente d'origine al formarsi de' suoi singoli eroi, egli introduce il Santo nel poema premettendovi con vigorosa sobrietà il quadro del suo natio territorio. In questo, come in tutti i suoi quadri, il poeta non descrive per descrivere, ma avvince i singoli luoghi e li informa alle necessità di una passione, d'un'idea, d'una verità, onde il paesaggio ci si mostra come pervaso e animato. Assisi è da lui rappresentata, nella ripidezza della sua natura, come un novello Oriente, da che vi nasce un tal sole

ed è posta in relazione con Perugia, poichè di fatto le due città si guardano e sembrano quasi corrispondere fra loro.

Ma Perugia è ben altra dalla città francescana. Attratta assai più di questa nell'ambito della storia civile, chiamata a più eclettica vita, più varia di tradizioni e di spiriti, essa rappresenta e riassume un altro aspetto dell'Umbria, su un fondamento di misticismo medievale men risentito e deciso che non quello della minore sorella.

La pinacoteca cospicua che vanta tante opere de' suoi maggiori Maestri, Perugino e Pintoricchio, e continua le tradizioni della Scuola senese, fu raccolta e ordinata in uno dei più antichi e grandiosi palazzi comunali d'Italia. Ivi entro, nella sala che già fu del Gran Consiglio, un ciclo di leggende, di massime, di favole si alterna a storie dei due Testamenti, a episodii di santi, a stemmi di popolo e di reggitori, in una sintesi armonica di principî spirituali e civili, che ricompare nella sala del Cambio, meraviglia dell'arte del legno e della pittura ad affreschi, documento e monumento d'ideale praticità, affermantesi nel concetto umanistico che « la perfettibilità dell'uomo fu raggiunta mercè l'umanarsi di Cristo e che l'armonia si ottiene fondendo la cultura antica col sentimento cristiano ». A

PERUGIA - LA SCALINATA DEL PALAZZO DEI PRIORI. *(Fot. Enit)*

questo poema etico lavorò, assistito da alunni, il Perugino, creando figure allegoriche e imagini di numi e di profeti, o rievocando i più nobili antichi eroi, sereni e pensosi sul limpido cielo e sul paesaggio dell'Umbria fluttuante.

Pianeggiante sul suo vastissimo acrocoro, Perugia, al pari di Assisi, gode di panorami vastissimi, vaporosi di lontananza, ondulati in colli e in montagne, disseminati di ville e di città, nitidamente distinti in singoli quadri di colture e di vegetazioni svariate.

Questo è il privilegio dell'Italia umbra, marchigiana, abruzzese: che se pur vi manca il tumultuario movimento delle convalli alpine e le ampie scene si svolgono piuttosto pacate e uniformi, ce ne compensano con gli spazi diffusi, non tuttavia monotoni come nelle grandi pianure, animati in episodi tellurici e in vicende di terreni che consentono le soste dell'occhio e lasciano intatto il senso delle aereate immensità.

Ciò dovette avvertire il Carducci, quando, nel settembre del '71, affacciatosi alla loggetta pensile del coro di San Pietro, si vide spiegarsi intorno il panorama umbro, dal Subasio alla valle, a Montefalco, a Bettona, al Catria, al Cucco, al Vettore del vaporoso Apennino. Ciò lo stesso poeta risentì quando, nel '77, dalla spianata del pubblico Giardino, davanti a consimile spettacolo, sciolse le ampie strofe del « Canto dell'Amore », dove, come in un'ottica sinfonia, i particolari della immensa visione sono gradatamente raccolti a comporre la saliente vastità della concezione ideale onde il fosco poeta dei Giambi, riconciliato ormai con la storia, nel nome dell'umanità, invocava sull'Italia e sul mondo la luce d'una Idea universa,

ASSISI. (Fot. P. Wolff)

Oh, perchè i nostri giorni fuggenti non possono, come vorrebbero, indugiare nel cospetto e nell'avvolgimento di tante bellezze e di tante grandezze? Non appena l'occhio s'è addentrato in tanti minuti segreti dell'arte o s'è dilungato in tanti sfondi luminosi di vita, di storia, di natura, ecco, bisogna staccarsene, ecco bisogna partire.

Ma il partire percorrendo contrade come queste dell'Umbria, costantemente spiegate allo sguardo, presenti da presso e da lontano per qual sia punto si passi, è come un restare prolungantesi oltre ogni congedo ed addio. Qualche sosta è, poi, sempre necessaria. Or quanto significato può addensarsi in taluna di esse! Ti fermi al Palazzone, poco fuor di Perugia? Eccoti l'ipogeo dei Volumni, tomba gentilizia etrusca, che ti parla per tutti i sepolcreti stati scoperti dove già era l'Etruria, e ti richiama sul labbro l'elegia onde il Carducci cantò questi strati di vita etnica di cui risulta intenso il suolo d'Italia:

Dormono a piè qui del colle gli avi umbri, che [ruppero primi
a suon di scuri i sacri tuoi silenzi, Apennino;
dormon gli Etruschi, discesi col lituo, con l'asta, [con fermi
gli occhi nell'alto ai verdi misteriosi clivi...

Ti fermi nei pressi di Trevi? Ecco ti attrae la fama del tempietto e delle fonti del Clitumno, eremo dolce e pensoso di storia, dove il babilonico salcio par che canti in silenzio alle acque del colorato bacino l'epicedio dei popoli spenti, e dove il Carducci ricostruì il crearsi dell'itala gente e il processo fatale della grande unione romana.

Del resto, da che l'indugio adeguato al bisogno ci è tolto, si invochi la musa del secolo, la folle Velocità. Bello è vivere liricamente così una contrada tanto ripiena di vita, in una fuga di attimi rivelatori, in una somma frammentaria e continuata di visioni per cui ad ogni istante tu passi da una scena campestre a un monumento di fede, da un ricordo di epopea a un cimelio di bellezza, da un trambusto di opere umane a un silenzio di appartata natura. Viene da tutto questo allo spirito un senso di trasmigrante esistenza, di creatrici energie, di sintesi, che si allarga ed ascende pei gradi tutti dell'essere. L'Umbria è una di tali sintesi, tra le più aperte, ariose, luminose, che attinge i fastigi della Bellezza unica per entro le singole bellezze, che affratella le arti in mutue creatrici virtù, come nel duomo di Orvieto, di cui l'interno può dirsi una Divina Commedia tradotta in marmi e in colori, e la facciata è un accordo d'architettura, scultura, mosaico, dal cui insieme si svolge quel prodigio di policromia che sembra attrarre ogni dì la passione del sole e invita gli spiriti pensosi a trascendere il mondo sensibile...

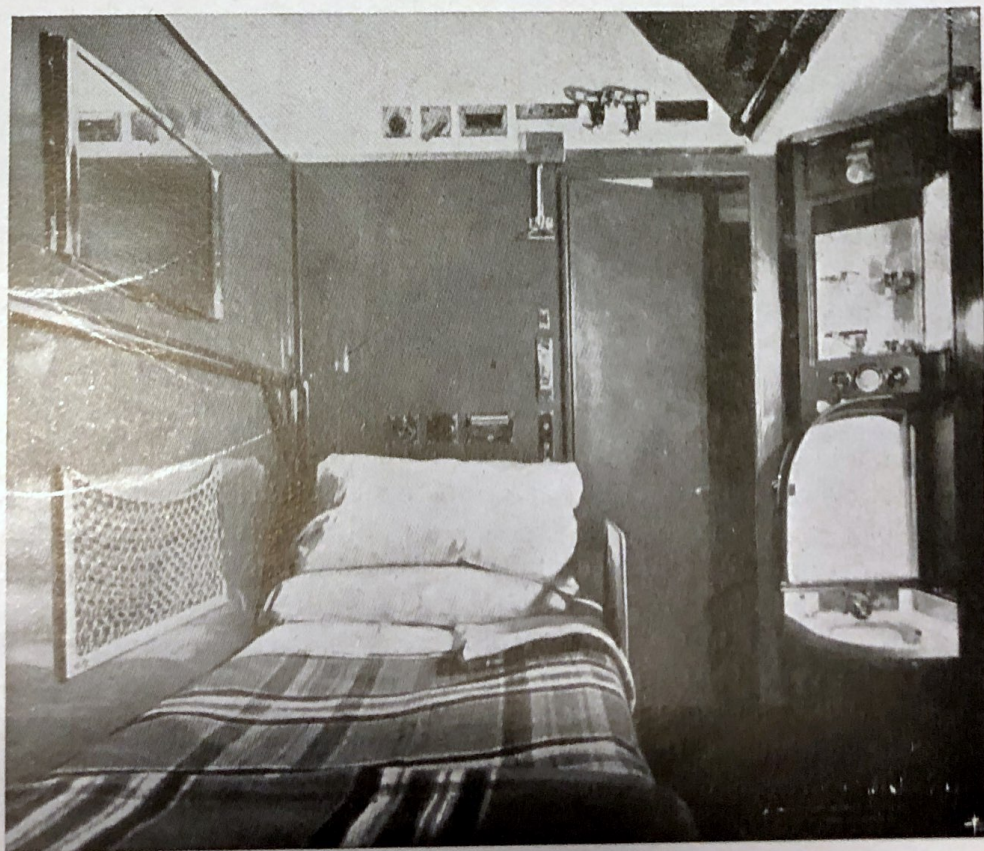
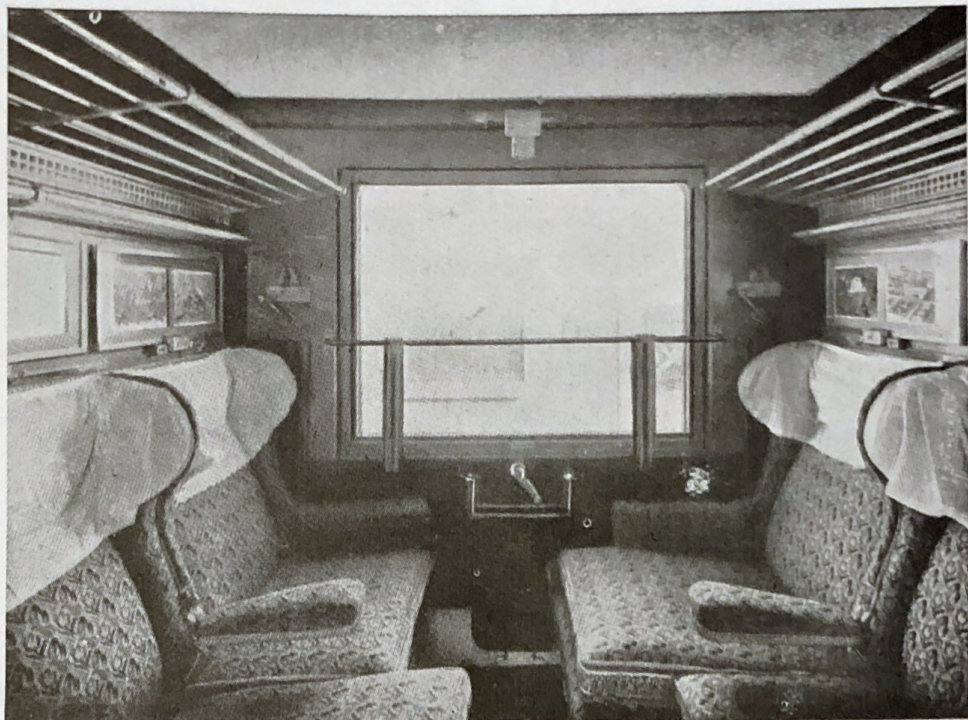
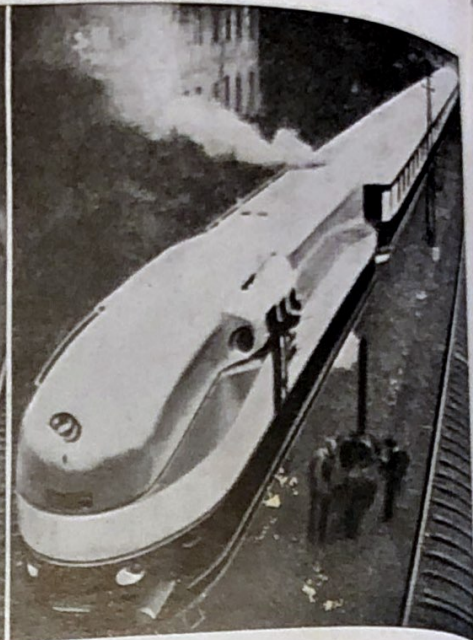
Che se, come fra poco avverrà, qualche gran sagra musicale ciclicamente si celebri nei più cospicui luoghi della Regione mirabile (1), la Sintesi sarà coronata della sua più ideale espressione, che traduca in visione melodica la creazione di natura e di vita ivi maturata nei secoli e la porti, con l'anima di quel popolo, temprato sulle ignude realtà e ricco di spirituali retaggi, fino ad attingere salendo la misteriosa eternità.

GIOVANNI BERTACCHI

(1) La «Sagra Musicale dell'Umbria» avrà luogo prossimamente a Perugia e ad Assisi, sotto l'alto patronato di S. A. Reale la Principessa di Piemonte, dal 21 settembre al 4 ottobre. (*N. d. R.*)

LA RIPRESA MONDIALE DELLA FERROVIA

Ciò che si è voluto chiamare la lotta tra ferrovia ed automobile ha dato luogo in questi ultimi tempi ad una colossale logomachia, in cui ciascuno di coloro che prendevano parte alla discussione, o come interessati o come studiosi, ha azzardato una proposta, indicato una soluzione. In realtà, nessuna proposta è risultata del tutto applicabile, nessun rimedio è apparso adatto. Bisogna attendere che le cose vadano a posto da sè, come è avvenuto per casi analoghi, chè la storia economica conosce altre lotte nel campo dei trasporti: quella, ad esempio, fra la trazione animale e la trazione meccanica, al sorgere delle ferrovie, e l'altra fra le stesse ferrovie e la navigazione interna.

Ma ciò che appare notevole è lo sforzo di riscossa fatto dalla ferrovia, che dalla simpatia del pubblico per l'automobile ha compreso come essa fosse in arretrato rispetto all'attuale progresso meccanico. La condizione di monopolio di cui godevano aveva indotto le strade ferrate, padrone di tutto il traffico, a ritenere che nulla sarebbe riuscito a mutarne la situazione. Ma l'attacco dell'automobile che, coincidendo con un periodo di crisi, aveva prodotto una riduzione di entrate elevatasi per molte linee al 40 per cento e più, ha spaventato i dirigenti delle aziende, spronandoli a non indugiarsi in vane parole,

LA COMODITA' FAVORISCE I VIAGGI: I SEDILI ALLUNGABILI E IL LETTO PER LA NOTTE.

(*Arch. Fot. T.C.I.*)

LA VECCHIA LOCOMOTIVA A CONFRONTO CON DUE TIPI AERODINAMICI.

ma a rivedere il loro attrezzamento in guisa da indurre il pubblico a non abbandonare un sistema di trasporto che per un secolo lo aveva fedelmente servito.

Ed ecco le ferrovie alla riscossa, che presenta caratteri identici per tutto il mondo. Si trattava di risolvere un problema che è lo stesso da linea a linea e da paese a paese e che si può così sintetizzare: offrire al pubblico velocità e comodità superiori alle attuali, possibilmente agli stessi prezzi e con lo stesso grado di sicurezza finora osservati. Posto così il problema, si vede subito ch'esso coinvolge tutta l'attrezzatura ferroviaria, comporta cioè il riesame di tutte quante le innumerevoli questioni tecniche ed economiche che la ferrovia ha dovuto affrontare dal suo sorgere. Le stesse forme esterne di questo grande fattore della vita sociale tendono a mutare dando al pubblico l'impressione di novità non destinate a un successo temporaneo. Si tratta di un movimento che contribuirà a modificare l'aspetto di cose legate alla nostra attività di ogni giorno.

Velocità, sicurezza, economia di spesa sono requisiti che vanno considerati insieme, perchè fra loro interferenti. Molta parte di ciò che noi chiamiamo comodità del viaggiare ha relazione con la velocità, sia in senso positivo (la velocità è apprezzata perchè riduce la durata del viaggio), sia in senso negativo (la velocità esalta i movimenti anormali, le oscillazioni, le scosse che si risentono nel viaggiare) e, quanto alla sicurezza, s'intende che i pericoli crescono con la velocità. La spesa, poi, segue sia la velocità, che fa salire il consumo di energia, sia la comodità, che accresce il costo del materiale e quello del servizio, sia la sicurezza, che richiede metodi più perfezionati di segnalazione, di freni, e via dicendo.

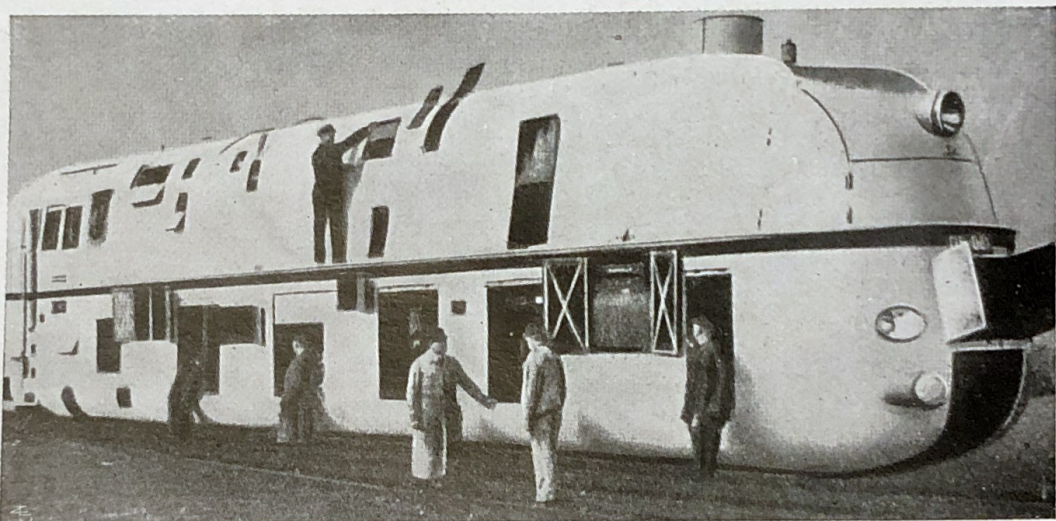
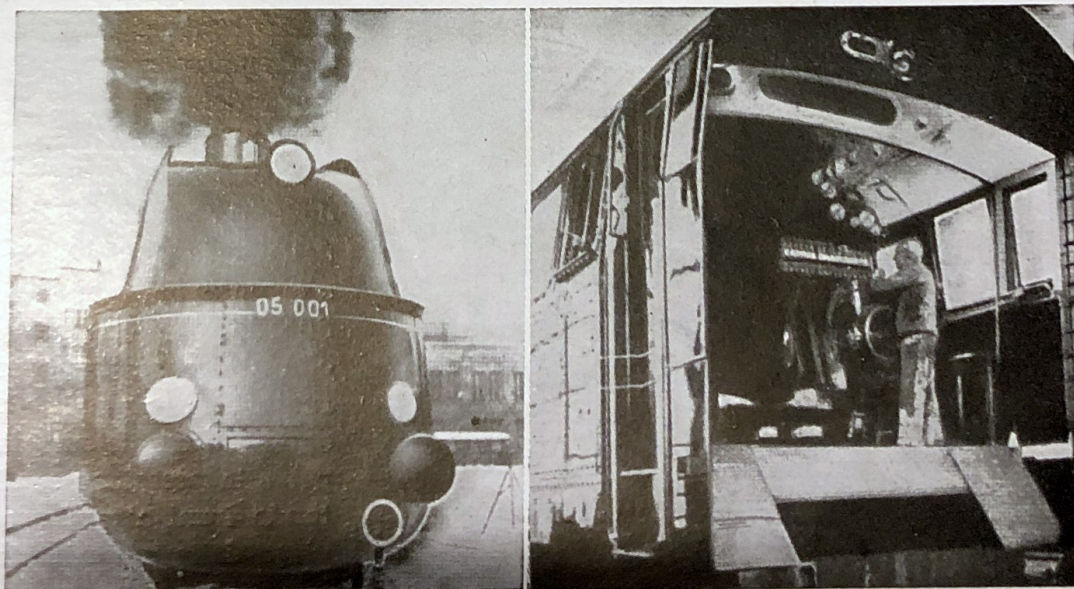
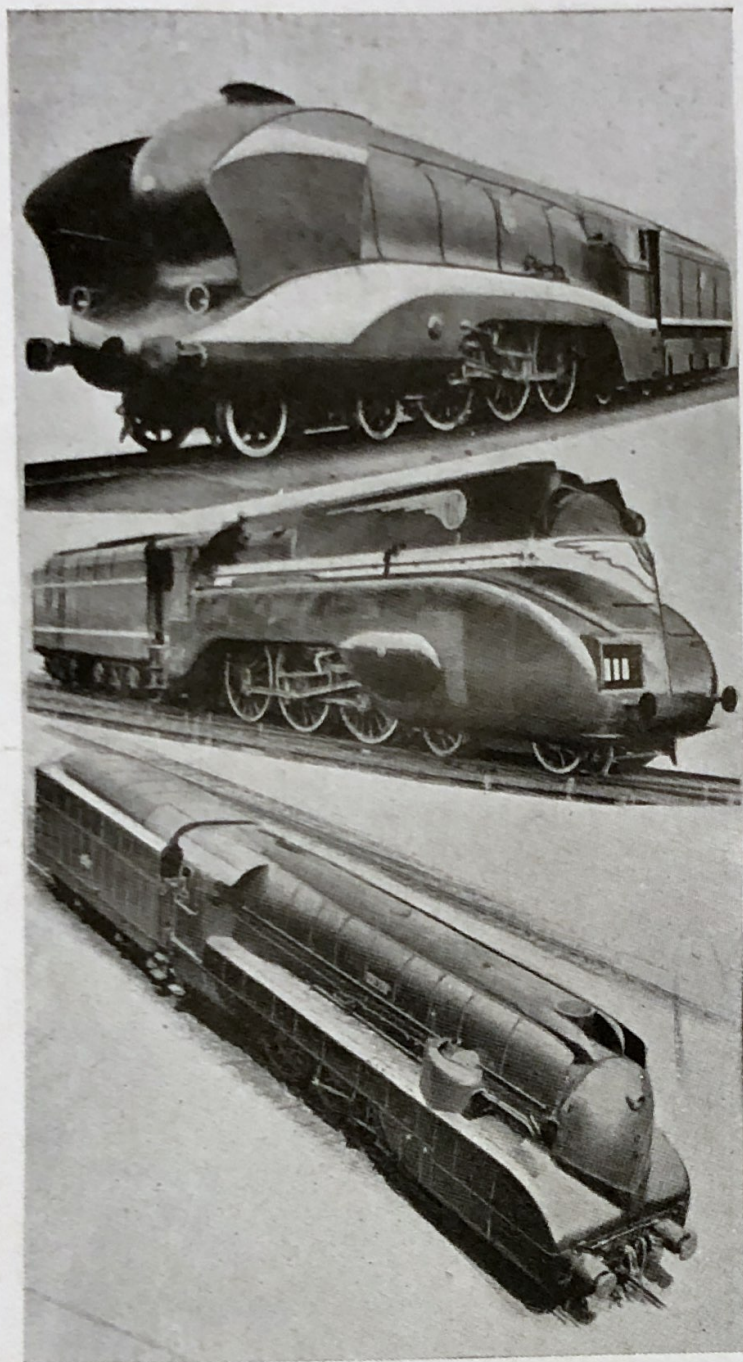
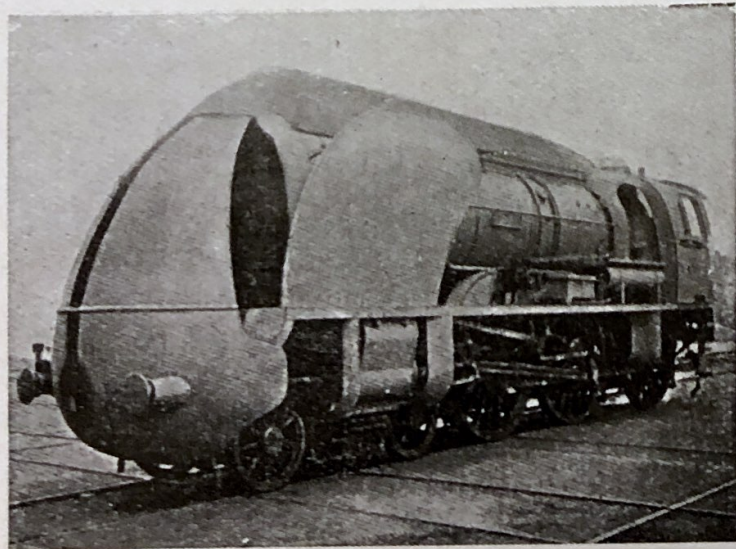
La prima cura ha dovuto essere spesa nel binario, parte fondamentale, sebbene poco appariscente, dell'attrezzatura ferroviaria. Se il binario non è solido, regolare, ben tenuto, può dare passaggio ad un treno che lo percorra lentamente, ma non tollera treni celeri. Ogni irregolarità è un urto e ogni urto è proporzionale al quadrato della velocità. La perfezione del binario ha tanti segreti. Uno è quello delle giunzioni fra rotaia e rotaia. Si va verso l'ideale delle rotaie continue, tutte un pezzo, ideale ostacolato dalle dilatazioni che sono conseguenza delle variazioni di temperatura. Nel Congresso ferroviario internazionale tenuto di recente a Parigi si è sentito parlare di rotaie rese continue con la saldatura per chilometri (specialmente nelle gallerie ove la temperatura si mantiene uniforme), mentre i progressi della metallurgia già permettono di fabbricare rotaie che escono dai laminatoi in verghe della lunghezza di 30 ed anche di 60 metri, contro i 9 o 12 metri raggiunti fino a qualche anno addietro. Si riduce così, il numero delle giunzioni, che rappresentano e rappresenteranno sempre un punto debole del binario, malgrado gli sforzi fatti per migliorarne il tipo, allo scopo principalmente di eliminare il salto cui dànno luogo al passaggio del materiale. Oltre questo, per rafforzare il binario occorre accrescere il peso della rotaia per metro lineare e aumentare il numero delle traverse. La traversa migliore è sempre quella di legno, e oggi si pongono anche due traverse per metro di binario. Sulle linee dove si vuole spingere la velocità si impiegano rotaie che pesano sino a 60 e più chili per metro lineare (in America è stato adottato un tipo da 75 chili), mentre antiche linee europee e molte ancora delle italiane hanno rotaie da 30-36 kg. Il binario deve pure essere garantito contro gli effetti delle curve, che, come si sa, hanno bisogno di un sovralzamento della rotaia esterna: si ha così una pista inclinata che impedisce al treno di sfug-

gire lungo la tangente abbandonando le rotaie o, come si dice, sviando. Questo sovralzamento deve essere tanto maggiore quanto più alta è la velocità e minore il raggio. Una revisione delle regole relative è stata necessaria per ridurre i pericoli di svio; ma è sempre opportuno mantenere la prescrizione che sulle curve la velocità debba esser ridotta: se però il binario è perfetto, la riduzione può essere limitata.

Per accrescere la velocità, senza troppo aumentare il consumo dell'energia, si è pensato che convenisse sostituire veicoli più leggeri al veicolo pesante dei treni comuni. L'adozione dei veicoli leggeri non sfugge ad alcune obiezioni, quando si voglia aumentare di molto la velocità. Questa, come si è detto, esalta le conseguenze dei moti anormali, e perciò, se il veicolo non oppone una massa sufficiente, il viaggiatore ha l'impressione della instabilità e subisce sobbalzi e scosse che lo disturbano e lo affaticano. Ne segue che il veicolo leggero deve essere accoppiato a binario perfetto.

L'alleggerimento dei veicoli è diventato ormai un canone ferroviario; in realtà, si era esagerato nel creare veicoli pesantissimi, che avevano bensì il vantaggio di restare insensibili alle irregolarità del binario, ma non permettevano l'aumento della velocità. Teoricamente, non vi è niente che limiti il peso e la velocità di un treno, ma se è grande il peso, bisogna ridurre la velocità, e viceversa, perchè la necessaria potenza di macchina risente di entrambi i fattori e, per quanto sia enormemente aumentata di mole, la locomotiva non può eccedere, causa la ristrettezza della sagoma, un dato limite di potenza.

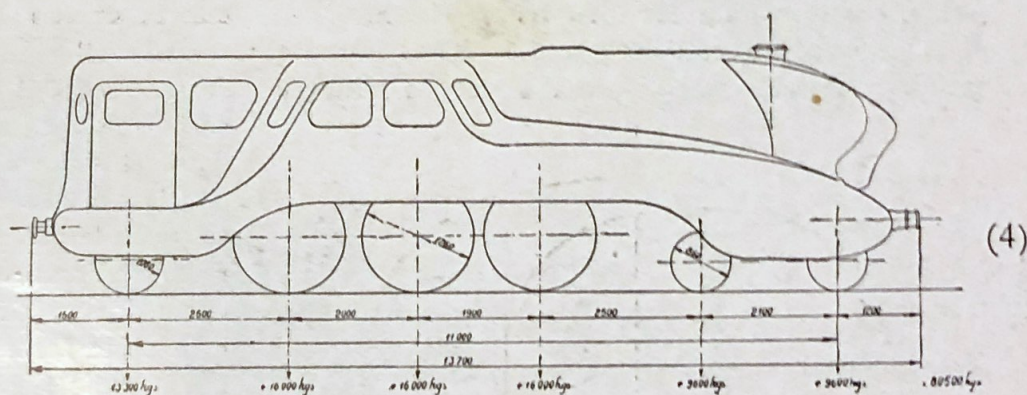
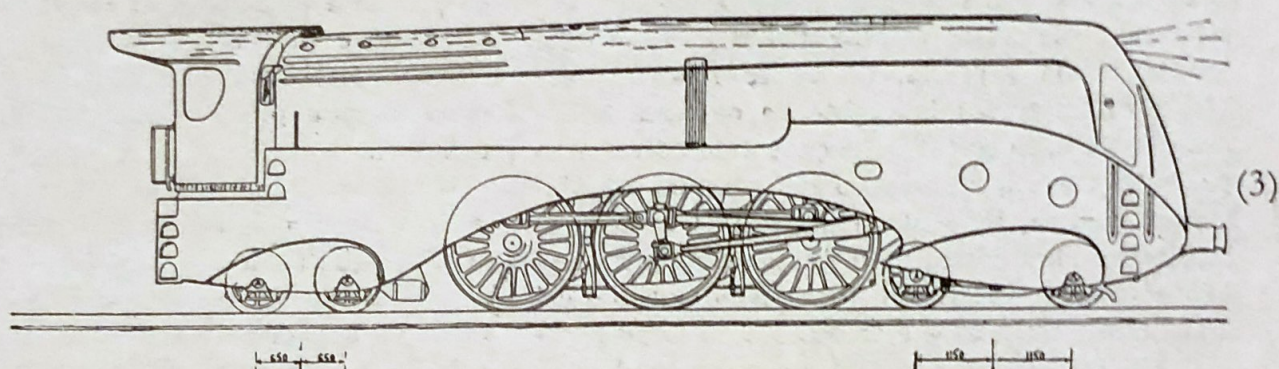
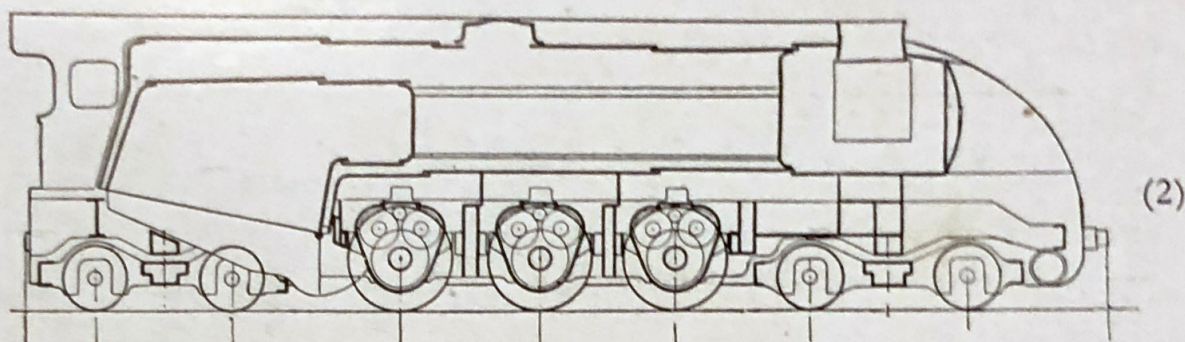
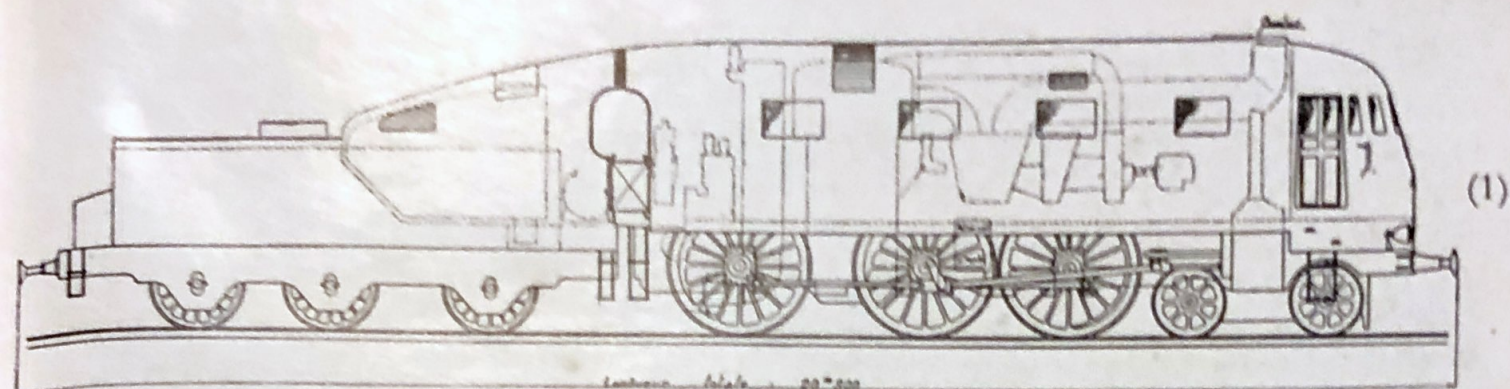
Ma l'alleggerimento è in rapporto con altra innovazione: l'impiego del motore a combustione interna. I motori endotermici sia a scoppio (benzina) o del tipo Diesel (nafta) sono assai più leggeri di quelli a vapore; pesano da 5 a 10 chili per cavallo, mentre una locomotiva ne pesa almeno 50. Analogo vantaggio presenta la trazione elettrica, che si avvale di una fonte di energia lontana. Si ha così un nuovo notevole contributo all'alleggerimento totale del treno.

Di fronte al tipico treno antico, composto di una locomotiva e parecchi veicoli pesanti, un insieme che non consente velocità elevate, si presentano due nuove forme di treno, l'*automotrice* e l'*autotreno*. Sia l'una che l'altro sono adattabili alla trazione elettrica, come al motore a combustione interna, ed entrambi si prestano alla costruzione alleggerita, la quale comporta l'adozione di un tipo di cassa che, impegnando nella resistenza non solo il telaio ma anche le pareti laterali e il soffitto, richiede una quantità minore di materiale. Se poi questo è scelto in prevalenza fra le leghe leggere e l'acciaio inossidabile; se, infine, alla antiquata chiodatura delle lamiere è sostituita la saldatura, si ottiene una notevolissima riduzione di peso.

LOCOMOTIVA COMPLETAMENTE RICOPERTA. *(Arch. Fot. T.C.I.)*

LOCOMOTIVA AERODINAMICA VISTA ANCHE ALL'INTERNO. *(Arch. Fot. T.C.I.)*

LOCOMOTIVE AERODINAMICHE FRANCESI.

LOCOMOTIVA AERODINAMICA INGLESE.

L'automotrice può contenere sino ai 100 posti e pesare 20 o 25 tonnellate. L'autotreno può disporre di un numero doppio di posti e pesare intorno alle 60 tonnellate, offrendo però ai viaggiatori parecchie comodità in più delle solite, come la cucina con la relativa organizzazione dei pasti, la vettura belvedere o altro. Gli autotreni, che, se animati a trazione elettrica, si chiamano anche elettrotreni, dovendo assumere una notevole lunghezza (intorno ai 60 metri) non possono essere costruiti in un sol pezzo, ma debbono presentare un telaio snodato, che è di solito composto di due o tre telai, uno dei quali soltanto porta il motore. Si son fatti autotreni perfino di 17 pezzi (in America, naturalmente) ma ciò ha poco interesse, perchè significa ritornare al vecchio treno, salvo che la tecnica non voglia orientarsi in modo definitivo verso i telai snodati, anzichè separati dall'apparecchio di attacco e dai respingenti.

L'automotrice si adatta a viaggi brevi, su linee di traffico relativamente scarso. Essa, oltrechè veloce, raggiunge facilmente i 120 km. l'ora, se non più, ha forti accelerazioni e frenature rapide. I motori a combustione interna vi si sono adattati con grande prontezza, dopo aver subìto una serie di perfezionamenti, compreso quello della sovralimentazione, che li alleggerisce di peso rispetto alla potenza. Oggi è preferito un tipo orizzontale che si presta all'applicazione su carrelli, per lasciare a completa disponibilità dei viaggiatori lo spazio interno delle vetture.

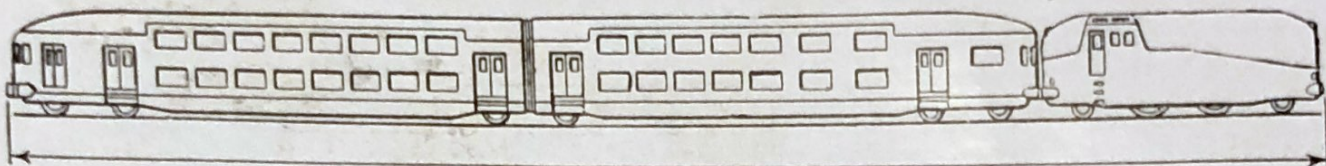
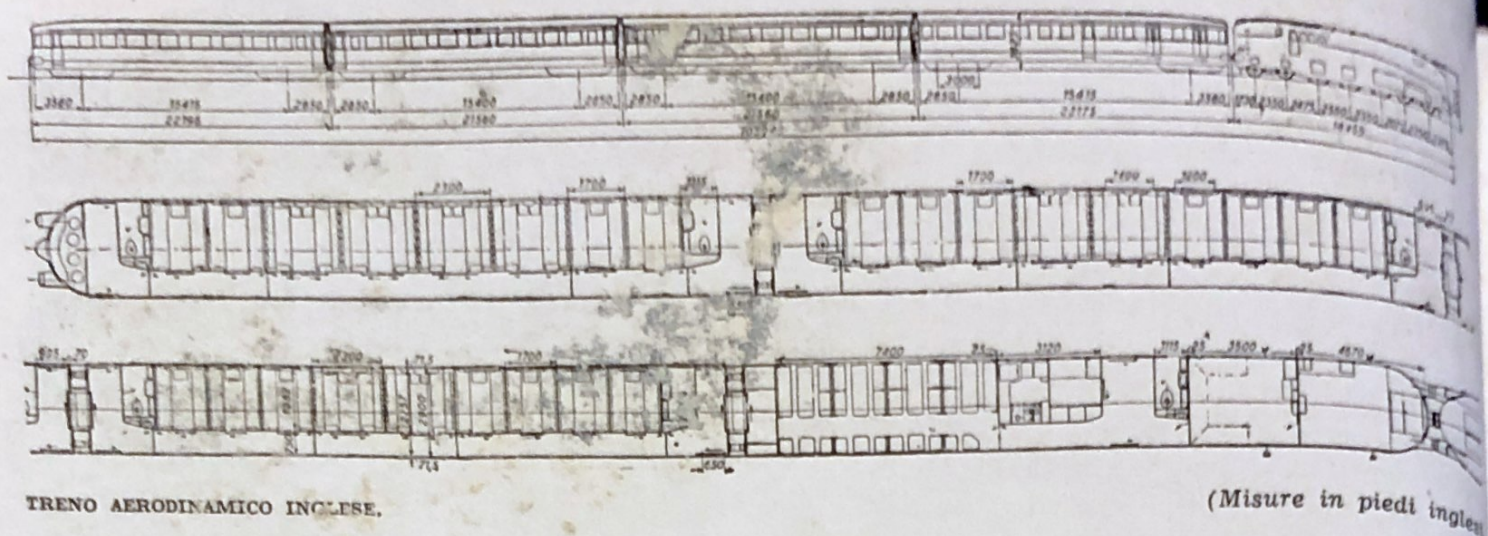
La trasmissione dal motore alle ruote, fino ai 300 cavalli di potenza, può essere del tipo meccanico col cambio usuale; ma sono già state fatte prove anche in Italia (autotreno Fiat) per rendere questo tipo di trasmissione adatto a potenze superiori (400 e 500 cavalli). Oltre questa potenza bisogna ricorrere alle trasmissioni elettriche o a quelle idrauliche, già sufficientemente perfezionate e alleggerite. Ad ogni modo, l'autotreno può toccare, pel maggior rapporto fra potenza del motore e peso del treno, dai 160 ai 190 chilometri l'ora.

Anche nei freni vi sono novità tendenti a ridurre lo spazio di arresto, cosa resa possibile dall'adozione di un comando elettro-pneumatico e di un apparecchio detto *decelakron*, il quale riduce la pressione sui ceppi a misura che la velocità decresce, impedendo lo scorrimento delle ruote, che, come si sa, è a danno della frenatura oppure altri sistemi che pongono in diretto rapporto la pressione con la velocità. Si vanno adottando freni a tamburo o a disco, ed anche l'impiego delle materie plastiche tipo « ferodo », già in uso da tempo sulle automobili, si va estendendo alle automotrici ferroviarie.

DISEGNI SCHEMATICI DI MODERNISSIME LOCOMOTIVE AERODINAMICHE.

Quanto a comodità, oltre quelle banali del sedile confortevole, della buona illuminazione, ecc., si dà importanza al condizionamento dell'aria e alla isolazione acustica. Lasciati i finestrini a chiusura fissa, si regola l'alimentazione aerea attraverso apparecchi di riscaldamento o macchine refrigeranti, che mantengono nell'interno della vettura una temperatura costante, malgrado le variazioni esterne. Un apparecchio elettrico fa in modo che la regolazione riesca automatica. Utilizzando dei filtri si libera l'aria dalla polvere e dai germi, con grande vantaggio dell'igiene. Tuttavia, nei primi esperimenti sarebbe risultato che la chiusura ermetica preoccupa i viaggiatori sensibili, ed ora si tende a lasciare nei finestrini degli oblò (piccoli fori rotondi), apribili a volontà del passeggero che soffra di mancanza d'aria. Ma si tratta di un rimedio che può annullare i vantaggi della regolazione.

La chiusura ermetica degli sportelli ha relazione con un altro requisito: quello dell'aerodinamicità. E' noto che ormai si dà grande importanza alle forme esterne dei veicoli veloci. Si sa pure che per le automobili si è esagerato nell'apprezzare i vantaggi di queste forme, sino a ridurre la disponibilità interna dello spazio, che fa indubbiamente parte della comodità. Questa esagerazione si deve a ragioni estetiche. Le forme

TRENO AERODINAMICO INGLESE. (Misure in piedi ingles[i])

TRENO AERODINAMICO A VAPORE IN TRE PEZZI.

nuove, infatti, riescono gradite all'occhio meglio delle antiche. Ad ogni modo, è provato che, arrotondando le forme esterne, liberandole da ogni sporgenza od asperità, si riduce notevolmente (forse di un terzo) la resistenza opposta dall'aria, e questo, in sostanza, corrisponde ad un nuovo indiretto alleggerimento del veicolo. L'isolazione acustica, tendente a impedire i rumori, si raggiunge eliminando tutti gli elementi atti a vibrare (uno di questi era il finestrino apribile col suo noioso tintinnio) e adottando le doppie pareti con intercapedine ad aria o a materiale speciale, come la lana di vetro e cose simili.

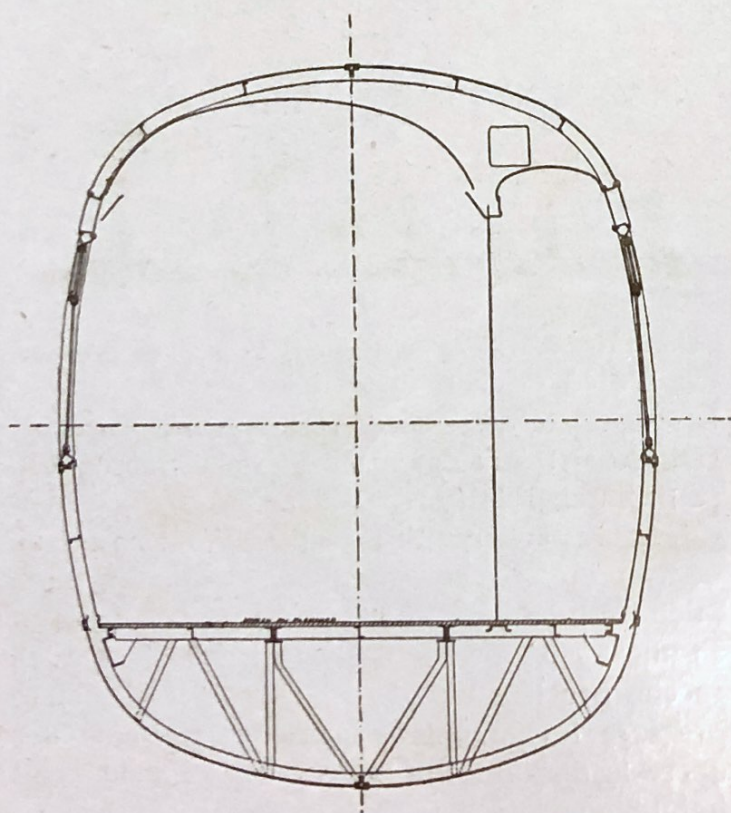
L'automotrice e l'elettrotreno vanno sempre più assumendo quella forma a doppia punta o

LA NUOVA OSSATURA DELLA CASSA DEI VEICOLI LEGGERI.

a sigaro che consideriamo la più penetrante che, oltre a ricordarci la nave, ci fa pensare a dirigibili e alla fusoliera degli aeroplani. Po[ssiamo] qui riflettere che i mezzi di trasporto te[n]dono sempre più ad unificarsi nelle apparen[ze] esteriori.

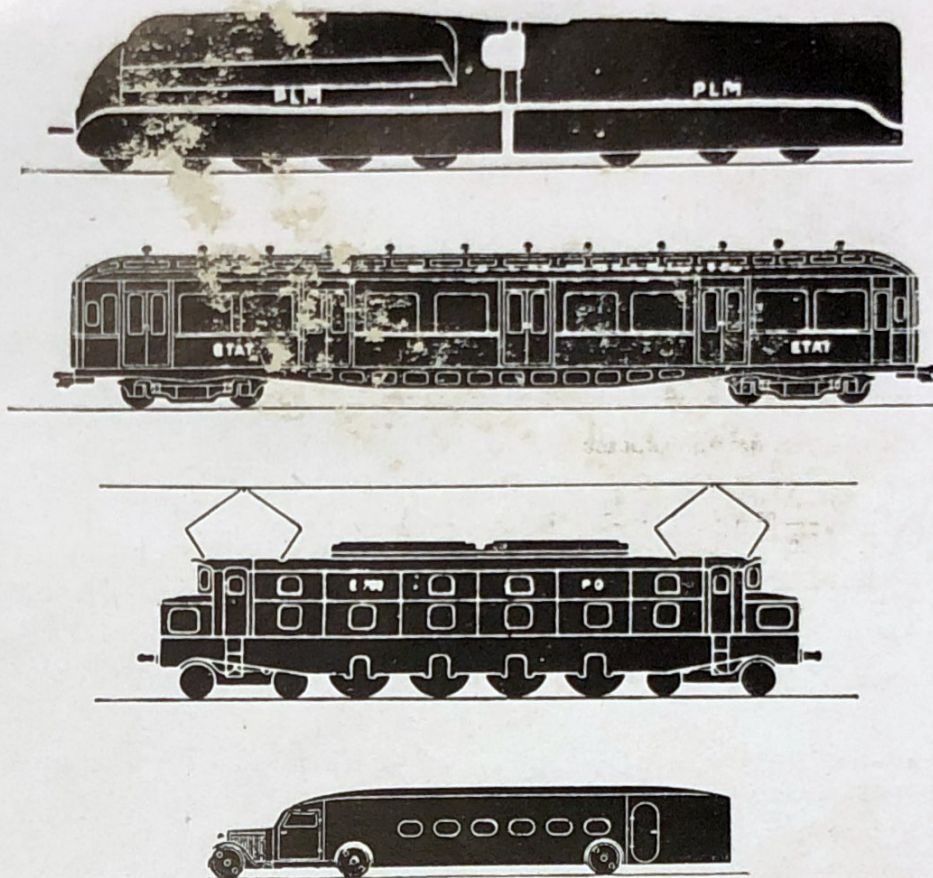
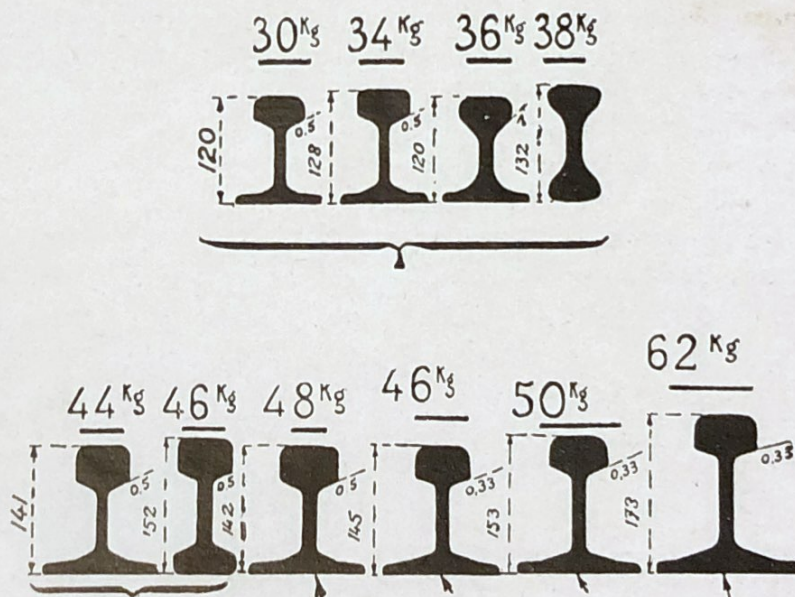
Un altro indizio di questa unificazione si h[a] nella tendenza alla carenatura dei veicoli terr[e]stri, nei quali finora si era data poca importanz[a] ai risalti e alle sporgenze della sottostruttur[a] come se questa non avesse anch'essa a che fa[re] con l'aria che tutto circonda. Allo stesso mod[o] che la carena della nave si adatta con la s[ua] sagoma alle esigenze del fluido nel quale de[ve] correre, così il veicolo terrestre si avvantagg[ia] se la sua sottostruttura risulta liscia e arroto[n]data. Il veicolo carenato, rispetto ad altro c[he] non lo sia, diventa al confronto più leggero. Pe[c]cato che le ruote, anch'esse causa di resistenza [al] moto nell'aria, non si possano sopprimere; ma [si] cerca di coprirle o nasconderle meglio che si p[uò] e in certe forme spinte, come la celebre vettu[ra] di Caracciola, bisogna far fatica a cercarle.

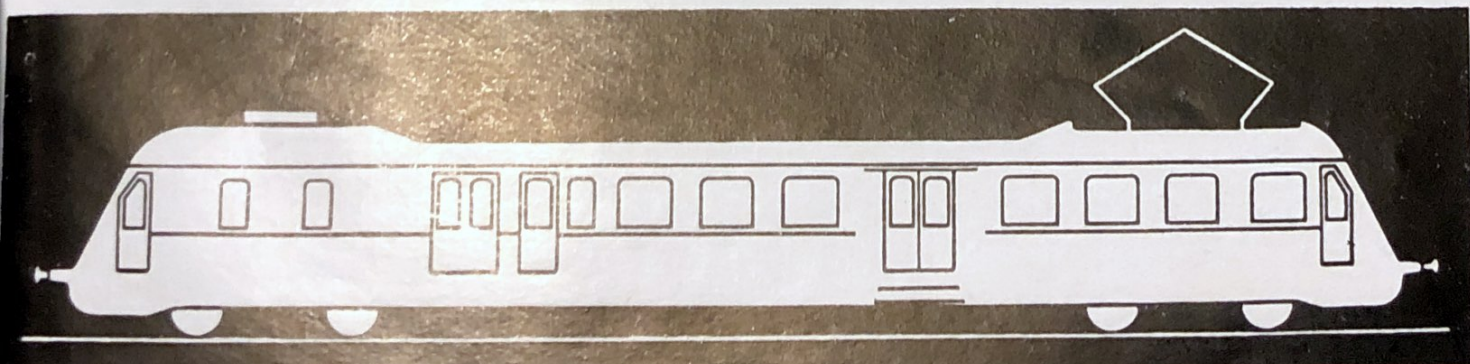
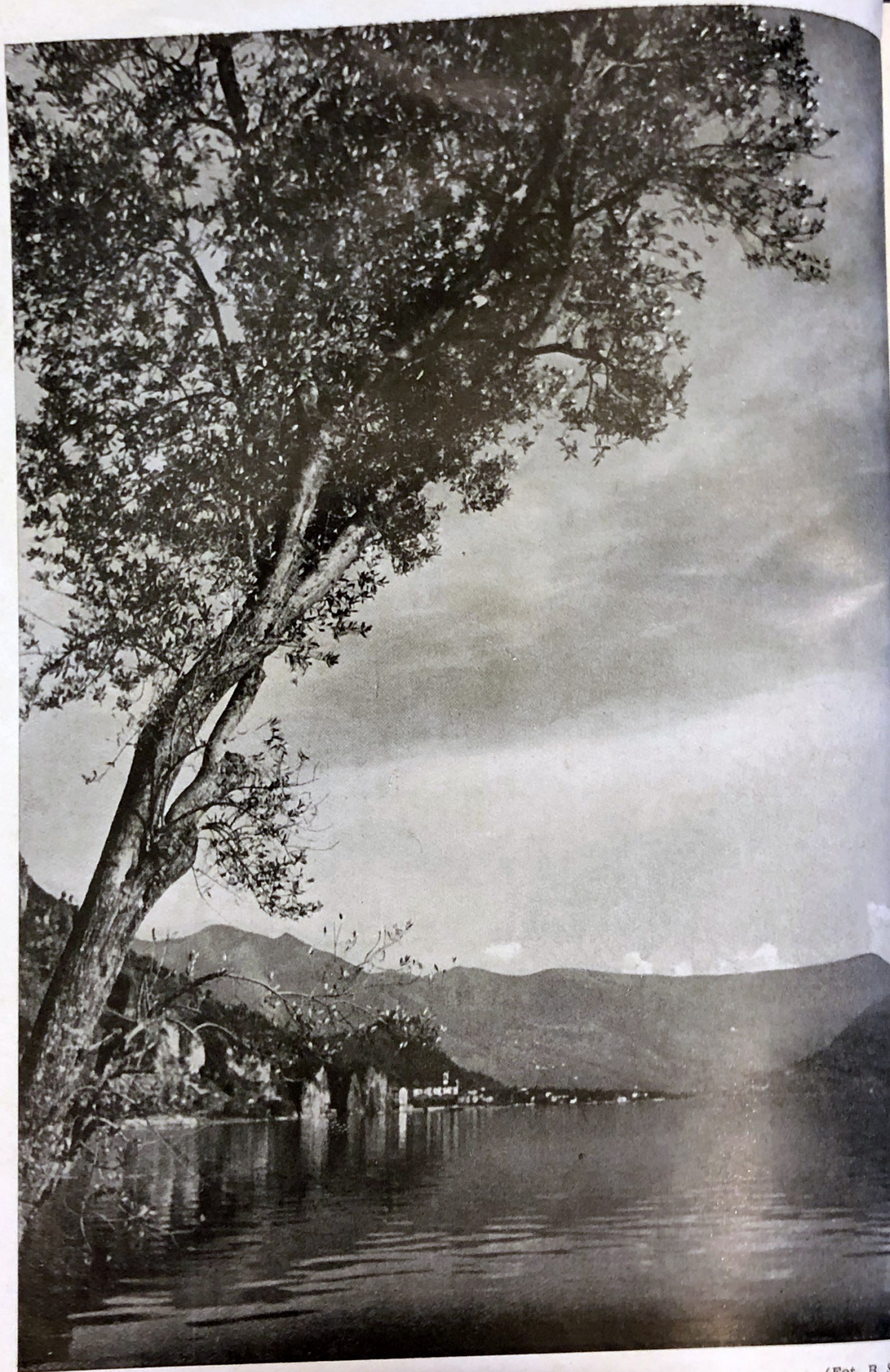
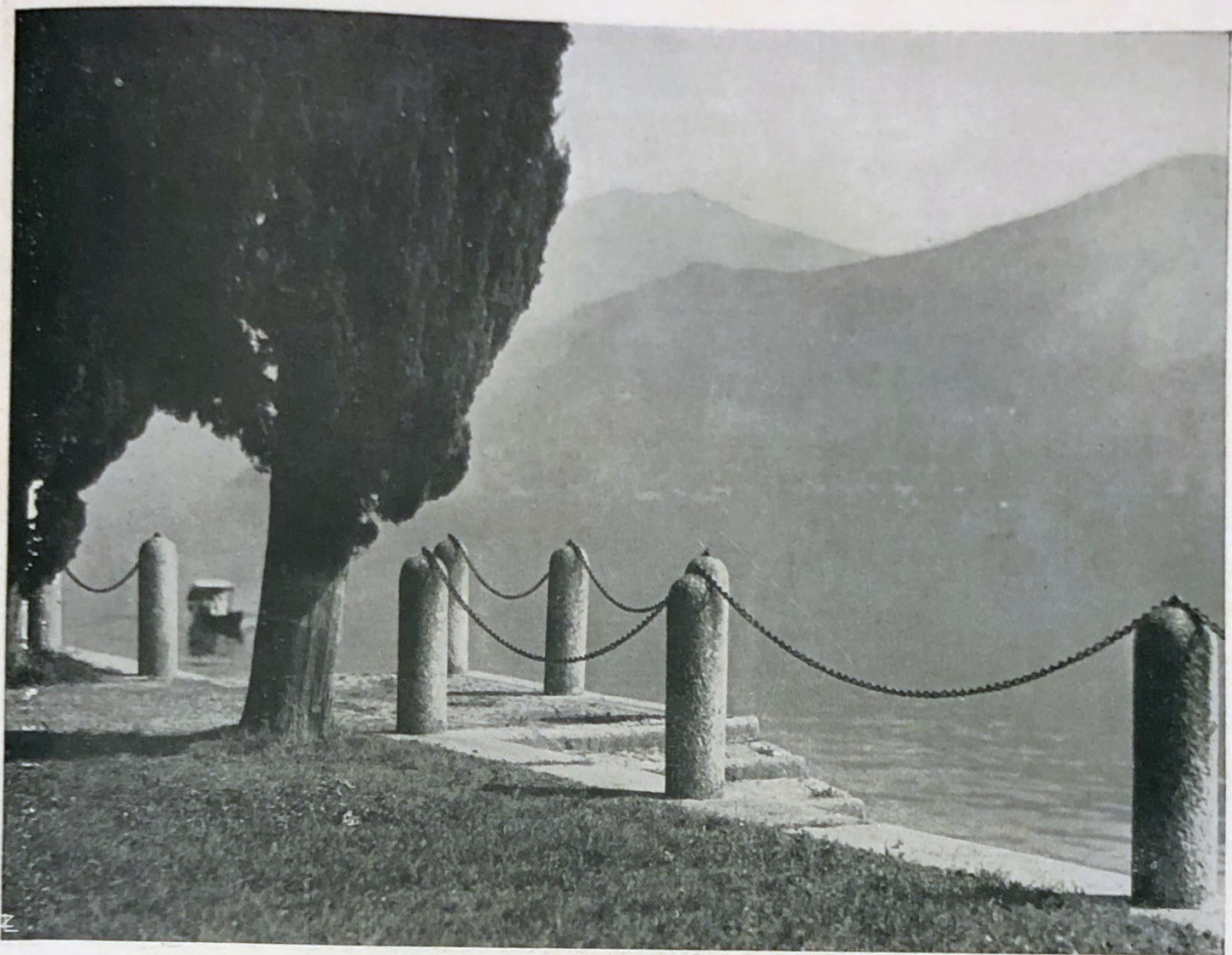
Chi si sdraia su di un sedile ferroviario n[on] pensa alle cure, allo studio cui ha dato luo[go] questo modesto elemento dell'arredo interno d[el]le carrozze. Il sedile dev'essere soffice, ma n[on] troppo, e le sue oscillazioni non debbono so[m]marsi con quelle delle molle su cui poggia il t[e]laio. Deve avere una forma che si adatti al c[or]po; permettere di poggiare la testa e le bracc[ia]; non riuscire troppo caldo, non assorbir polve[re]. Ora si tende a sostituire la gomma alle sol[ite] imbottiture metalliche e di crine, e pare che [con] un tipo detto gomma-piuma si ottengano eff[etti] sorprendenti.

Ma chi fa un viaggio lungo vuole anche

strarsi: ed ecco l'uso di vetture panoramiche poste in fondo al treno, che permettono di guardare intorno il paesaggio, di conversare, giuocare, sfogliar riviste, disponendo di tanto spazio quanto se ne ha in un salotto signorile.

L'ultima novità sono le locomotive aerodinamiche. La vecchia locomotiva a vapore aveva conservato la sua sagoma a sporgenze, spigoli, rientranze, che opponevano una resistenza tanto più notevole in quanto era la faccia anteriore che si presentava per prima a fender l'aria. Una soluzione con lo stesso sistema adottato per gli elettrotreni sembrava impossibile. Ma la soluzione fu trovata, ricorrendo ad una copertura in lamiera che avvolge tutta la macchina, rendendola della solita forma affusolata e senza sporgenze.

Un fermento di novità ferroviarie si può notare in tutti i Paesi. Dappertutto si esperimenta, si crea del nuovo. E' probabile che le vecchie forme, a non lungo andare, spariscano e specialmente il materiale pel trasporto dei viaggiatori prenda aspetti del tutto diversi da quello che serve al trasporto delle merci. Vedremo, così, stazioni e linee popolate da macchine diverse dalle tradizionali, come se nuovi esseri, nuovi mostri siano venuti fuori da una occulta trasformazione della vecchia generazione meccanica lenta e pesante in quella veloce e leggera di oggigiorno.

FILIPPO TAJANI

TIPI DI VETTURE MODERNE.

IL PROGRESSO NEL PESO DELLE ROTAIE.

LA LITTORINA SI VA INTERNAZIONALIZZANDO. *(tipo francese)*

(Fot. B. S

LAGO D'ISEO.

IL LAGO DI COMO DA CADENABBIA. *(Fot. S. Bricarelli)*

I LAGHI LOMBARDI

Sui meriti dei laghi lombardi e sui loro diritti al primato c'è, come in tutte le cose di questo mondo, disparità di pareri. Dai valichi alpini si affaccia una domanda: — Quale dei tre è il più bello? — Le risposte sono diverse l'una dall'altra. Tante teste, tanti giudizii. Ecco che vuol dire averne tre invece di uno solo. Se il dio dei luoghi ameni fosse stato con noi meno generoso, non sarebbe ora turbata la tranquillità delle famiglie.

Le preferenze procedono da circostanze e motivi diversi: il luogo in cui si sta di casa o il paese da cui si viene; l'amore dei paesaggi aperti, tranquilli, riposanti, o al contrario degli orizzonti serrati, mossi, sorprendenti; il gusto del godimento sedentario o della villeggiatura attiva, i mezzi di trasporto, la durata della visita o della residenza. Il sentimento e i ricordi hanno la loro parte. Infine la stagione: o innanzi tutto, poichè non è dubbio che l'abbigliamento conferisca alla grazia, e il giudizio umano non sappia sottrarsi a ogni sorta di parvenze e illusioni.

Che i Milanesi vadano sul lago di Como più volentieri che altrove è decisione logica, potendo essi farlo quasi senza uscir di città, e incontrando su quelle rive sembianze familiari. Ma non è tutta dovuta a motivo politico di evasione la rinomanza che un giorno ebbe e tuttora detiene la riva destra del lago Maggiore, che è pure la più ridente e accogliente. Le ville più fastose di quell'estrema terra piemontese sono eredità sopratutto di gente lombarda.

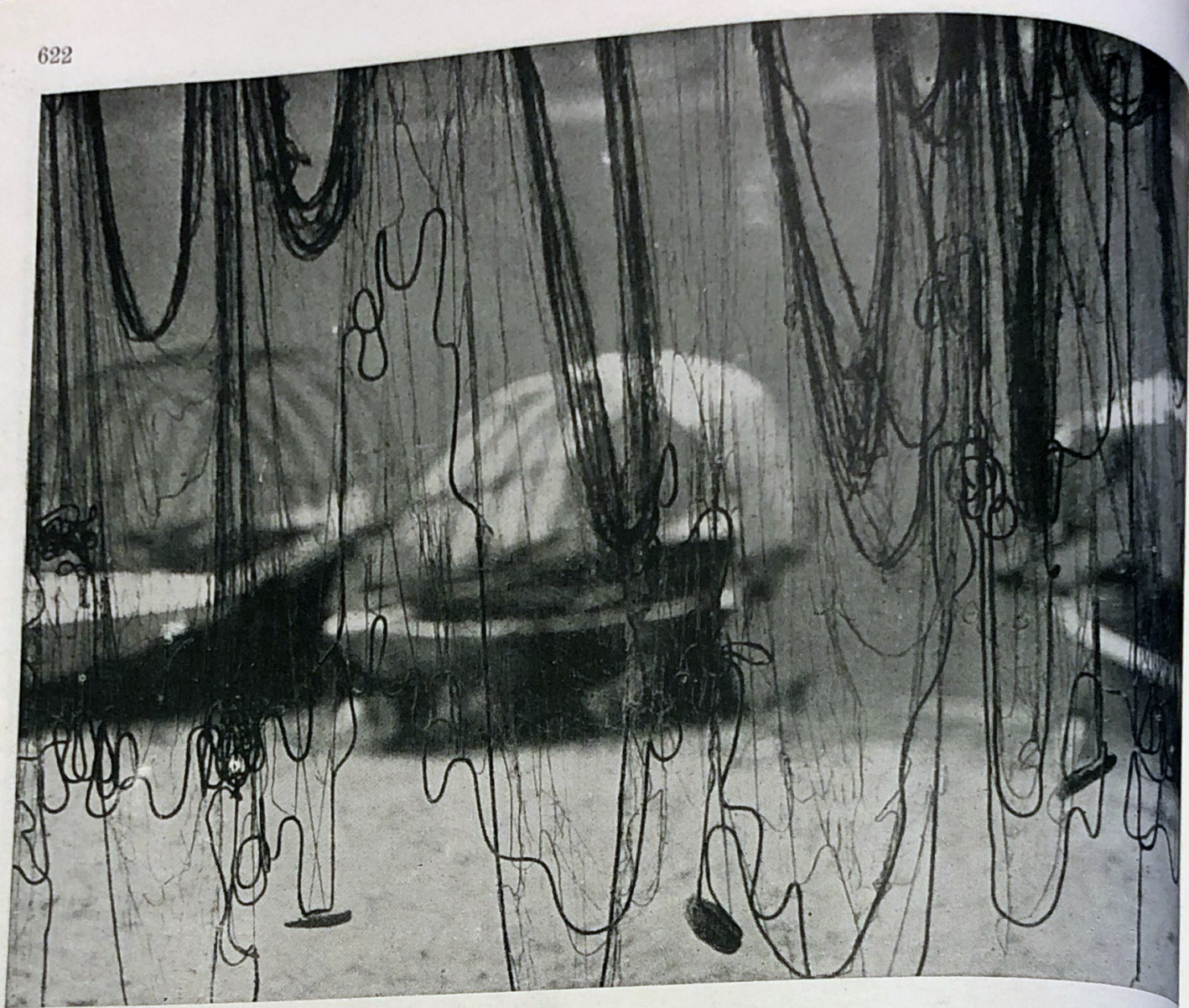
Il Piemontese, uomo di alta valle, di picco e di ghiacciaio, non ama molto i laghi, e a ogni modo non può distrarsi dal Verbano, per metà suo, che con un giro di macchina lo riporta su le grandi Alpi, tutte sue.

La Lombardia orientale, il Veneto e l'Emilia, piuttosto proclivi al mare, per inclinazione di terre e di gusti, quando s'han da scegliere un lago non escono naturalmente dal Garda, che tuttavia, come lontano dalle capitali, e in parte allo-

LAGO DI COMO: PRIMAVERA SOPRA GRAVEDONA. (Fot. S. Bricarel

ra non nostro — terra di confine — era un tempo non lontano il meno noto e amato. Il poeta antico, Catullo, parlava soltanto agli studenti, e di condiscendenti etere romane piuttosto che di najadi prealpine. Il poeta moderno, Carducci, era guida ai giovani verso le minacciose mura aureliane e l'arco di Tito: solo alle ore crepuscolari volgeva gli occhi stanchi verso le invitanti acque del Benaco e le sue rigogliose lavandarette. L'uno e l'altro poi si fermarono quasi alle soglie del lago. Ma si sa il potere della poesia come forza autenticatrice della natura, e quando un altro poeta, d'Annunzio, venne a stabilire su queste rive il suo eremo e il suo impero, il Benaco divenne convegno di ogni sorta di mondanità, oziosa e sportiva.

Questo per quel che riguarda la posizione dei tre laghi rispetto al viandante e al villeggiante: motivo di scelta che per il forestiero ha scarsa importanza. Allora entra in gioco la suggestione dei panorami. Il Lario, pur non trovandosi tra cime alte e famose, è il più alpino, è tutto alpino. Alle porte di Milano, esso pare immerso in un'atmosfera di altitudini. Le sue ripe lo serrano e contraggono come in uno stampo, a cui esso, torcendosi e divincolandosi tra promontori, punte e strette, tenta per tre parti sfugg verso luoghi piani e larghi. Solo di rado le a que sue profondissime possono adagiarsi e stendersi verso un riposo di spiagge vellutat Già il suo ingresso, la città di Como, è una br ve soglia tra due alti pilastri. Poi rocce, orri e cuspidi ardite, presentimento di lontane dol miti. Agli altri due laghi si arriva invece per ampio stradone, si è accolti su uno spiazzale a pena ondulato, che nel lago Maggiore si prolu ga da una parte sino a Stresa e dall'altra sino Laveno, mentre nel lago di Garda si allarga semicerchio verso le punte di Manerbio e di S Vigilio. Il lago di Como è sempre lago, anche d ve i due rami coincidono. Il fiore di Bellagio sta in boccio in cima allo stelo. Altrove, il fio del lago si schiude ed espande: nel Verbano centro, intorno a quegli stami preziosi e stupe di che sono le isole Borromee; nel Benaco a su diffusa corolla da cui emerge il pistillo di Sirmi ne. Le opposte rive basse sono allontanate spe so dalla nebbia sino all'illusione perfetta d mare. E chi ama le linee dolci e sommesse, orizzonti chiari incerti e spazianti, il colore sm zato, la luce diffusa, l'effluvio che viene dal p no coltivato, il senso solare del Mezzogiorno,

IL LAGO DI COMO DALLA VILLA PLINIANA. *(Fot. Sommariva)*

LAGO MAGGIORE: RETI E BARCHE DI PESCATORI. (Fot. S. Bricar

fermerà ad Arona, a Belgirate, ad Angera da una parte; a Sirmione, a Desenzano, a Garda dall'altra.

Poi, s'intende, il paesaggio muta. Avviandosi verso le Alpi, anche il lago Maggiore e il Garda assumono aspetto duro e severo. Il primo tuttavia non abbandona quasi mai il sorriso inimitabile di Stresa e di Pallanza, il sogno sognato all'Isola Bella, anche dove tra Maccagno e Cannobio vuol rivestirsi di rupi e d'imponenza; poi resta sino alla fine educato e aggraziato, pur corrucciandosi e serbando qualche cipiglio di nativa selvatichezza. Il lago di Garda invece, quando si stacca dalla pianura lombarda, è più risolutamente alpino. Quella sua danza leggiadra di collinette quasi toscane, incoronate di olivi e di cipressi, s'irrigidisce negli atteggiamenti nordici di un fiordo cupo e magico. Il suo idillio mediterraneo si drammatizza. Le rupi a picco di Campione e di Tremosine, le muraglie rossastre di Limone popolano l'atmosfera di favolosi castelli. Il lago di Garda, che al vostro arrivo dal Po dischiude un proscenio scolorito e uniforme, diventa poi, con rapida e incessante volubilità di scenarii, il più vario e meraviglioso.

Alle altre difficoltà di scelta bisogna aggiungere questa: che non è semplice entro le r dello stesso lago stabilire una graduatoria bellezza. Nel Garda, incertezze e dubbi si m tiplicano all'infinito e vi dànno il capogiro. U prima suddivisione generica si presenta c luoghi ritoccati, ornati, confortati dall'opera d l'uomo, e luoghi non ancora o non in tutto c tesi alla patria potestà della natura, più re remoti ed ermi. Dei primi sono cosparsi con p fusione milionaria il Verbano e il Lario, sogg ni di lunga tradizione patrizia e artistica: gli tri è meglio cercarli nel Benaco, custode acc to di segreti pittoreschi.

I mezzi di trasporto, per chi venga solo p breve visita, per un tuffo nel paesaggio, han la loro importanza, in quanto l'uno o l'altro m glio consentano il godimento rapido e intenso d panorami, l'impressione fuggitiva ma totale. treno corre lungo gran parte del lago Maggi e del lago di Como, consentendo buone vedute insieme; sul Garda è vantaggiosamente sostit to dall'automobile, che saliscendendo per i s santa chilometri della Gardesana lo cinge in anello sinuoso e compiuto. Quest'otto volan che balza e si avvolge dal fior dell'acqua lu le cimase dei torrioni, non ha l'eguale in Ita

LAGO MAGGIORE: BAVENO E L'ISOLA MADRE. (Fot. S. Bricarelli)

(Fot. B. Stefa

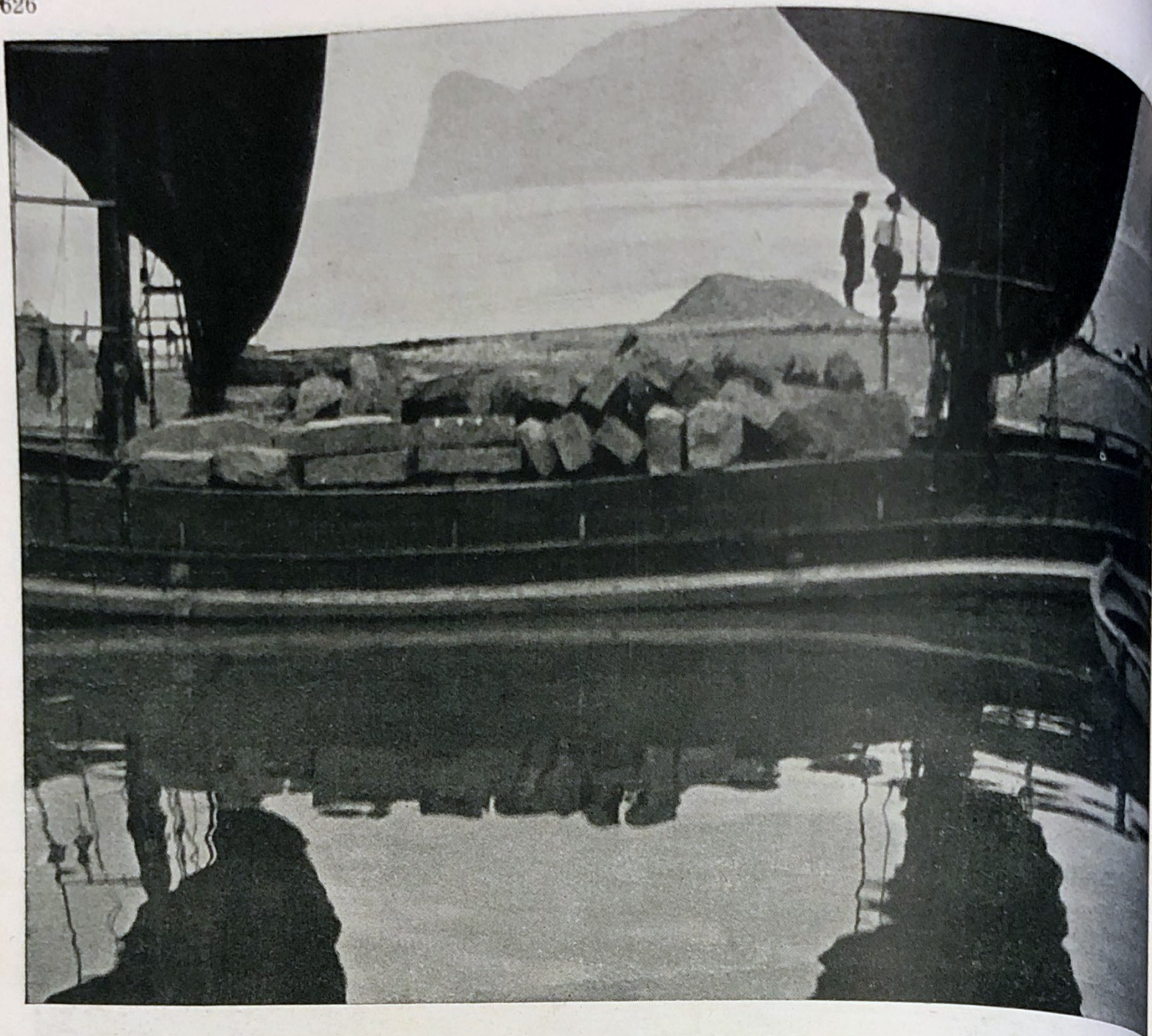
LAGO MAGGIORE: ISOLA DEI PESCATORI.

non so se ne abbia altrove. Il battello invece, indulgente e indolente, col suo andar ciondoloni a brevi tappe tra le rive opposte e vicine, ago che va infilando il refe della sua scia azzurra nell'occhiello di tutti gl'imbarcaderi, meglio serve gli altri due laghi, dove villaggi, ville, parchi, alberghi stanno a guardarsi dalle adorne terrazze, uno di fronte all'altro.

Per chi voglia invece fermarsi e riposare, i mezzi di trasporto contan poco; piuttosto valgono le risorse fondamentali, la varietà dei dintorni per passeggiate ed escursioni. Allora meglio affidarsi, per il piccolo cabotaggio, al lago Maggiore, che ti conduce, entro un'ora, sui mille e cinquecento metri del Mottarone, vedetta aperta contro i ghiacciai del Monte Rosa, e all'amena val Vigezzo, e al laghetto d'Orta, e alla cascata del Toce: o se vi piace, al lago di Como, sovrastato dalle Grigne e dal Legnone, entro meandri di vallette ombrose e fresche, la Val d'Intelvi, la Valassina, la Valsàssina. Per non esser da meno del suo vicin maggiore, ha anch'esso il suo Mottarone nel Generoso e il suo Varesotto nella Tremezzina. Il Benaco non offre particolari distrazioni di piccolo cabotaggio, ma tiene alle spalle il Trentino, l'Alto Adige, le Dolomiti.

Vedete dunque che per stabilire qui una sca
la di valori non c'è che la buona norma del gu
sto personale, il quale cambia da un giorno al
l'altro ed è soggetto a tutti gli umori del tempe
ramento. Serve tuttavia ad alimentare le conver
sazioni familiari su la scelta della villeggiatura
Qualcuno proporrebbe il voto popolare, il plebi
scito; ma possono essere voti ragionati e disinte
ressati i nomi scritti sui registri degli albergato
ri? Nemmeno l'elenco e l'entità delle tasse d
soggiorno. Le statistiche ingannano facilment
chi non sa leggerle. Ci sarebbe la varia lettera
tura cosparsa su le diverse rive, se essa costi
tuisse argomento probante e persuasivo. Si s
come gli artisti amino sopratutto i luoghi ch
non imprigionino entro una realtà troppo not
e riprodotta la loro imaginazione, quando pur
non si affidino al luogo comune dell'opinione ere
ditaria. La scelta di questo o di quel luogo, pe
deporvi i personaggi di un romanzo o di u
dramma, sia Cadenabbia o le Torbole, Ghiffa
Bellagio, Varenna o San Vigilio, spesso è dovu
ta al caso.

Una distinzione potrebbe esser fatta tra Ita
liani e forestieri, e affidarsi piuttosto al giudizi
di questi che di quelli, perchè non essendo es

IL LAGO DI GARDA NEI PRESSI DI GARGNANO. *(Fot. G. Galimberti)*

LAGO DI GARDA: IL PORTICCIUOLO DI MALCESINE. *(Fot. S. Bricare*

mossi da ragioni di vicinanza o di convenienza, occasionali ed effimere, la varia loro affluenza può qualche volta definire una scala di meriti. Ma il giudizio del forestiero, cliente sopratutto d'albergo, vale solo per i luoghi più felici e fortunati. E gli altri, che spesso non han nemmen l'onore della menzione nella guida? E' poi strano come i grandi visitatori d'Italia, che sono scesi dalla Germania, abbiano evitato i laghi. Goethe, dopo esser giunto sino al Gottardo, sospirando insieme con Mignon il paese dove fioriscono i limoni, affacciatosi appena sul Canton Ticino, fece fronte indietro, e quando poi, trascorsi molti anni, si decise al gran viaggio, girò per la valle dell'Adige, e la sua breve dimora gardesana fu solo una sosta. Arrigo Heine seguì la stessa via, che senza dubbio era la più agevole, ma fermatosi a lungo dietro le belle donne e le fantasie sue ridenti e irridenti, a Innsbruck, a Trento, a Verona, di qui tirò dritto a Brescia, senza volgere nemmeno un'occhiata di là dalla fortezza di Peschiera. Forse avevan fretta, smania di sole e di Roma. E i laghi non sono stati creati per la gente frettolosa. La vita moderna infatti, attiva, intensa e varia, abbandona un poco i laghi per i monti e per il mare, luoghi più decisi e totali.

Ma è pur vero che mai come alle ore dell'azio
si pensa al crepuscolo del riposo e del sogno
la scelta allora è superflua, poichè ognuno sta
pa sui luoghi la propria malinconia.

Ma dunque vogliamo proprio lasciar l'artic
senza una conchiusione? Difatti, non ce ne
rebbe bisogno: prendiamo un treno, una corr
ra, un battello e andiamo là dove esso ci cond
ce. Domani sarà un altro treno, un'altra corr
re, un altro battello. Le scorribande sui lag
sono giri a occhi chiusi, o socchiusi, entro il
birinto di castelli incantati. Ma noi una c
chiusione vogliamo pur darla al lettore; ed è q
sta: che le stagioni dell'anno concilian poi i c
trastanti interessi e le discordi predilezioni.
lago di Como, in cui le ombre scendono prest
l'Adda infila correnti di nevai, è accogliente
che nei mesi più caldi, e a maggio le rose
villa Carlotta invitano a sostare. Sul lago M
giore l'ora più dolce è l'autunno, tra il settem
di Stresa e l'ottobre di Locarno: sport, canz
e fiori. Il lago di Garda, dove il limone fiori
come in Riviera, profumato e solare, è un disp
satore di salute anche a gennaio.

MICHELE SAPONA

L LAGO DI GARDA DA TORRI DEL BENACO. *(Fot. B. Stefani)*

LA STATUA DI S. BERNARDO DA MENTONE, DINNANZI ALL'OSPIZIO. (Arch. Fot. T. C

L'OSPIZIO DEL GRAN SAN BERNARDO E I SUOI CANI

Il Gran S. Bernardo, chiamato dai Romani prima *Mons Poeninus* e in seguito *Mons Jovis*, è uno dei valichi più antichi e indiscutibilmente il passaggio più noto e popolare delle Alpi. Attraverso a questo Colle, che trovasi a 2467 metri sul livello del mare, dalla valle d'Aosta si passa nel Vallese: Aosta e Martigny sono oggi collegate da una buona carrozzabile, che nel nostro versante venne terminata solo nel 1905.

Conosciuto da tempi remotissimi, per il valico del Gran San Bernardo passarono forse i Boii ed i Lingones, quando emigrarono nella pianura padana, e Brenno (390 av. Cr.) in marcia contro Roma; vi transitarono più volte i Consoli ed i Cesari con le loro legioni (il tragitto Roma-Ginevra fu talvolta percorso in otto giorni); e successivamente, soprattutto nel Medio Evo, il valico favorì la discesa in Italia agli Alemanni e ai Burgundi, ai Longobardi e ai Franchi, nonchè ad una serie di imperatori, da Carlo Magno a Sigismondo. Il Gran San Bernardo vide nel dicembre del 1434, grosse artiglierie di A[illegible] deo VIII dirette da Thonon a Chivasso; nel 1[illegible] le armate rivoluzionarie francesi e dal 15 al [illegible] maggio 1800 Napoleone Bonaparte con un ese[illegible] to di 35 mila uomini, 3 mila fra cavalli e mu[illegible] 40 pezzi d'artiglieria, a cui si erano aggiunt[illegible] mila montanari del Vallese, incaricati di tra[illegible] re i cannoni su tronchi d'alberi, attraverso il [illegible] lico ancora coperto di neve.

Sul Gran S. Bernardo fu costruito dai Ro[illegible] ni una *mansio* od ospizio ed un tempio dedic[illegible] a Giove, quasi certamente dove ora trovasi [illegible] statua di S. Bernardo. Di questo primo ricov[illegible] non si ha più traccia, come di un altro di c[illegible] cenno in un documento dell'imperatore Ludov[illegible] il Pio (a. 832), che riserva alla sua pietà *hosp[illegible] le quod est in Monte Jovis*. Edificato sul vers[illegible] te svizzero (verso Bourg St. Pierre), venne [illegible] seguito (a. 859) trasferito in cima al Colle, d[illegible] Bernardo avrebbe riedificato l'attuale, dopo [illegible] i Saraceni ebbero distrutto quello preesiste[illegible] Il buon Padre aveva voluto creare un rifugio [illegible] i pellegrini che si fossero sperduti valicand[illegible] Colle, e questa missione egli affidò all'Ordine [illegible] portava il suo nome e che ancora adempie [illegible] compito assegnatogli dal Santo.

In generale, l'Ospizio si considera fondat[illegible] S. Bernardo nel 962. Data questa senza dub[illegible] errata, se si tien conto che il pio monaco [illegible] Mentone morì nell'anno 1081. I documenti [illegible] stenti nell'Ospizio attestano, invece, che la [illegible] dazione deve essere avvenuta intorno al 1037[illegible]

Chi si reca all'Ospizio del Gran S. Berna[illegible] non vi ascende soltanto in devoto pellegrina[illegible] e a scopo turistico, ma anche per veder da vi[illegible] e accarezzare i famosi cani che cercano e sa[illegible]

IL PASSAGGIO DI NAPOLEONE BONAPARTE PER IL VALICO (1800).

(Da un dipinto di data non conosciuta, ma anteriore al 1825, perchè in quell'anno l'Ospizio venne elevato a tre piani).

no, se possibile, il viandante smarrito nella tormenta e sepolto dalla valanga.

Quale l'origine di queste provvide bestie, note anche col nome di cani del Gran S. Bernardo? Quando e come furono portate all'Ospizio? Un'interessante pubblicazione della *Schweizerischen St. Bernards-Club* (« Der Bernhardiner »), non che documenti conservati negli Archivi dell'Ospizio e messi a mia disposizione, permettono di rispondere a queste domande.

L'origine del cane del S. Bernardo, che nella vicina Svizzera è considerato un vero e proprio cane nazionale (*eigentlichen schweizerischer Nationalhund*) e da taluno è detto senz'altro di « razza santa » (*heilige Rasse*), non è ancora dimostrata in modo inoppugnabile. Certamente, questo cane non ebbe i suoi progenitori in Isvizzera, giacchè mai vennero trovate, negli scavi di questo Paese, ossa di cani, mentre è noto che qui, forse più che altrove, molteplici sono i relitti fossili di altre specie di alto valore paleontologico. E neppure il *S. Bernardo* è da considerarsi originario di altra parte dell'Europa; ma i suoi inizî sono invece da ricercarsi in Asia. Il Keller, infatti, nelle sue magistrali ricerche sulle origini degli animali domestici (*Abstammung der ältesten Haustiere*), osserva che nell'antica Assiria vennero scoperte ossa di cani (attualmente esposte nel British Museum di Londra), la cui età risale ad oltre 2500 anni e i cui teschi ricordano molto da vicino quelli dei cani del San Bernardo. Le migrazioni dei popoli, condussero questo cane verso occidente; dalla Grecia passò a

UN BEL CUCCIOLONE MEDITABONDO SULLE SCALE DELL' OSPIZIO.

AMOR MATERNO... *(Fot. M. Kettel)*

S. BERNARDO DA MENTONE. *(Da un dipinto del 1688)*

Roma e durante le guerre galliche, seguendo gli eserciti di Cesare, pervenne in Isvizzera, dove, avendo forse trovato condizioni ambientali favorevoli, avrebbe conservato i caratteri originarî.

Non è il caso di mettere in dubbio l'autenticità del cane del S. Bernardo a pelo raso (il tipo a pelo lungo è un prodotto relativamente recente). Che questa razza si sia mantenuta pura per millennî si spiega col fatto che le vallate svizzere, essendo in passato povere di comunicazioni, la selezione naturale esercitò una spontanea influenza nella conservazione del tipo e solo incidentalmente avvenne qualche immissione di sangue di altre razze, giunte in Svizzera nel frattempo.

Stemmi medioevali e ornamenti di elmi riproducono teste che ricordano il cane di S. Bernardo, dimostrando come il suo allevamento fosse diffuso da molto tempo. In età più recente, famiglie nobili del Bernese, del Friburghese, del Vallese, e del Waadtland ascrivevano ad onore l'allevamento di cani di questa razza; e i Rougemont, i Pourtalès, il Graffenriede, ecc., con l'istituzione di libri genealogici, crearono altrettante sotto-razze che, fino ad un secolo fa, portavano il loro nome. I *S. Bernardo* furono un tempo anche chiamati « cani Barry »: il celebre allevatore bernese Schumacher non li indicava con altro nome, attestando così che i buoni cani di questa razza, alle[v]
nelle vallate svizzere, sono eguali
cani dell'Ospizio, di cui faceva
punto parte il famoso « Barry ».

Oggidì sono conosciuti senz' al
col nome di *cani di S. Bernard*
« Bernhardiner », come dicono
Svizzeri.

Si deve però all'Inghilterra il m
rito di aver diffuso, a partire da
metà del secolo scorso, la conosc
za di questo cane e di averne dim
strate le attitudini e la bellezza. I
torno al 1850 gli Inglesi fecero i
portazioni su vasta scala, acquista
do i soggetti nel Vallese e nel Ca
tone di Berna, e nel marzo 1863
a Cremorne — i *S. Bernardo* furo
per la prima volta presentati ad
concorso. E' certo che allora essi p
sentavano poca uniformità di tip
perchè uno *standard* della razza n
era ancora stato fissato. Si deve
nire al 1882 per notare, con l'isti
zione di una prima società di alle
tori di cani di S. Bernardo, un rea
miglioramento della razza, malg
do le divergenze di vedute fra i c
nologi inglesi circa il tipo da pref
rire.

La Svizzera, di fronte all'incr
mento assunto dall'allevamento d
cane di S. Bernardo in Inghilterra
temendo che questo animale finis
per essere inglesizzato, fondò n
1883 la Società cinologica svizze
*(Schweizer Kynologische Gesel
schaft - S. K. G.)*, e poco dopo, pe
opera del Kunzli, del Siegmund,
Max Liber e di altri, venne fissat
dallo *Schweizer St. Bernhards Clu*
S. K. G. lo *standard* della razza,
quale dimostrò in modo chiaro ch
l'Inghilterra si era allontanata ass
dal tipo originario. E così, ment
nel Regno Unito il cane di S. Be
nardo perdeva a mano a mano tut
la sua rinomanza di un tempo,
Isvizzera questo cane veniva invec
acquistando un'importanza di prim
ordine, che si estese anche al Tir
lo, al Würtemberg, al Baden e
Francia, dove si contano magnifi
allevamenti, che non trascurano
ricorrere al paese di origine per l'a
quisto di riproduttori d'*élite*.

Il cane di S. Bernardo ha il ma
tello bianco pezzato giallo o, più r
ramente però, giallo pezzato bianc

UN DIFFICILE SALVATAGGIO.

(*Fot. Société Gaphique*)

LA VALANGA HA FATTO UNA VITTIMA.

(*Fot. Société Graphique*)

Mai deve essere unicolore. Può aver pelo raso o lungo; e in questo ultimo caso esso è di media lunghezza e leggermente ondulato, non arricciato e tanto meno crespo. Il cane allevato al Gran San Bernardo è di pelo raso.

Nel 1830 si introdusse nei cani dell'Ospizio del sangue Terranova, ma i prodotti ottenuti dovettero essere presto eliminati, perchè il loro lungo pelo si sovraccaricava di neve, che ne rendeva lenti i movimenti.

Non è possibile dire con precisione quando i cani pervennero all'Ospizio ed ancor meno quando cominciarono ad essere usati per il salvataggio dei viandanti. Non vi ha dubbio che vi salirono dai fondo-valle, donati all'Ospizio da amici o ammiratori dei monaci, i quali li usavano dapprima come cani da guardia e in seguito, avendo notato in loro un meraviglioso fiuto e il senso della direzione in essi straordinariamente sviluppato, li addestrarono per la ricerca dei viandanti smarriti. Se poi provenissero dalla valle d'Aosta, come vorrebbe il cinofilo svizzero professore Heim, o dalla vicina Svizzera, come si pretende da altri, non è possibile affermare con certezza.

Ricerche recenti del priore Erw. Ch. Lugon negli Archivi dell'Ospizio dimostrano che al Gran S. Bernardo, prima della metà del XVII secolo, non vi erano cani, perchè negli *Acta Sanctorum* di Padre Rolando Viot, prevosto dell'Ordine, che vanno dal 1611 al 1644, nella descrizione dell'Ospizio e dei servizi prestati dai monaci per tenere libere le vie dei passi e per la salvezza dei viandanti, non è fatta parola alcuna dei cani. E neppure altri e più antichi documenti archiviali ne fanno cenno. Solo nell'anno 1707 è detto che « un cane fu travolto da una valanga »; ma certamente i cani allora erano allevati soltanto per la guardia.

Il primo documento che ho potuto rintracciare all'Ospizio e che fa cenno della preziosa funzione alla quale erano adibiti i cani ivi allevati, reca la data del 1755. Ne è autore J. Malet Dupan, il quale parla di *dogs* che salvavano i viandanti.

Parcy Manning di Oxford ricorda a sua volta, in un libro edito nel 1910, che il 22 agosto 1774 J. Bourrit scriveva dal

Gran S. Bernardo: «Cani di una grossezza straordinaria, addestrati al soccorso dei viandanti, sia per indicar loro la strada, sia per condurli tra la nebbia e la neve, vi sono anch'essi periti»; che J. B. de Laborde e F. A. de Zurlauben, nel 1780, dicevano dei monaci dell'Ospizio: «Essi sono accompagnati da grossissimi cani ammaestrati, che si dànno alla ricerca dei viandanti, si lasciano afferrare da essi e li aiutano a trarsi dagli imbarazzi in cui si trovano, conducendoli in direzione dell'Ospizio»; che H. B. de Saussure, nel suo *Voyages dans les Alpes*, scrive: «Accompagnato da uno o due grossi cani ammaestrati a riconoscere la strada fra la nebbia, nelle bufere, sulle alte nevi, e... quando le vittime di questi accidenti non sono profondamente sepolti sotto il bianco strato, i cani li rintracciano».

Altre citazioni potrei ricordare, ma queste poche bastano a provare che già nella seconda metà del secolo XVIII i cani, coadiuvati dai monaci, esplicavano all'Ospizio una missione altamente umanitaria. Compito fra i più simpatici, che questi animali esercitano, sia pure in minor misura, anche oggi, sebbene i mezzi di comunicazione attraverso il Colle siano divenuti più fa li e il movimento migratorio non sia più qua di un tempo.

«BARRY», UNO DEI PIU' BEI CANI DELL'OSPIZIO. *(Fot. V. G.)*

In poco più di 200 anni questi ammirevoli a siliarî dei religiosi del Gran S. Bernardo han salvato più di 2000 vite umane, e la lista de vittime del dovere è anch'essa lunga, sia fr monaci che fra i cani.

Il cane del S. Bernardo percepisce la pres za, quando il tempo è calmo, di un viaggiat sepolto sotto la neve alla distanza di 200-300 n tri. E se il vento soffia in direzione favorevo cioè verso il cane, l'infortunato può far sen la sua presenza anche a tre chilometri di dista za. I cani scoprono, inoltre, un individuo sep to da una valanga fino alla profondità di tre n tri e più, e mezz'ora prima che scoppi un ura no essi dànno segni d'inquietudine e presen no la caduta di una valanga qualche minuto p ma che essa si stacchi.

Affinchè i piccoli imparino il loro mestie vengono condotti ad una certa distanza dall' spizio e lasciati liberi, perchè facciano ritorno canile con la sola sorveglianza di un cane esp to. Dopo un certo tempo imparano a ritrovar strada anche in mezzo alla neve e alla nebb Quando i cani vanno in cerca dei viaggiato escono accoppiati: uno di essi si ferma al pun dove è stato rinvenuto il passeggero e l'altro to na all'Ospizio, per poi raggiungere di nuovo località coi soccorsi necessarî.

I cani del S. Bernardo sviluppano maggiorme te la loro intelligenza se allevati con cura. stato scritto che i monaci incaricati dell'educ zione dei cùccioli non si limitano a curarne sviluppo delle qualità fisiche e — diciamo co — morali, ma impartiscono ai cani anche un i segnamento spirituale *(sic)*. All'ora del pasto s no messi in fila con la propria scodella pien di zuppa: un monaco recita la preghiera, ment i cani rimangono immobili con la testa bassa, non uno si muove prima che sia stata detta parola «amen». Se qualche piccolo stordito getta sulla zuppa prima che il *benedicite* s terminato, il suo vicino più anziano grugnisce lo tira dolcemente per le orecchie.

La credenza popolare che i cani portino cia scuno una borraccia di acquavite appesa al co lo non risponde al vero. Talvolta essi recano, in vece, qualcosa di più utile, e cioè una buona co perta di lana. L'acquavite è portata, se mai, da monaci.

I cani sono tenuti ora in un locale costruito al primo piano nell'ala settentrionale dell'Ospizio e vi rimangono chiusi, salvo le ore assegnate al la passeggiata quotidiana.

Fra i cani del Gran S. Bernardo che acquistarono una certa celebrità, *Barry* tiene certamente il primo posto. *Barry*, l'insuperabile fra tutti

UNA MAGNIFICA CUCCIOLATA.

(Fot. Jullien Fr.)

cani, il « santo del S. Bernardo », come in una descrizione entusiastica lo ha chiamato lo Scheitlin, gode meritamente ancora di una grande popolarità per aver salvato, durante la sua vita, ben 40 persone. Morto di vecchiaia a Berna nel 1814, trovasi imbalsamato nel Museo di Storia naturale di quella città.

Dagli archivi dell'Ospizio si possono trarre altre notizie non prive d'interesse, a prova della grande simpatia che in qualsiasi campo sociale hanno sempre destato i cani allevati al S. Bernardo. Per amore di brevità ne ricordo solo qualcuna.

« 1800 - Al Quartier generale di Torino, il 9 messidoro, anno 8 della R. F. una e indivisibile - Alessandro Berthier, generale in capo dell'Armata di riserva - al Priore dell'Abazia di S. Bernardo: Mi avete promesso, signor Priore, di donarmi un cane della razza di quelli del S. Bernardo. Vi prego di consegnarlo, se possibile, al mio aiutante di campo Laborde, latore di questa lettera. Vi saluto. Al. Berthier ».

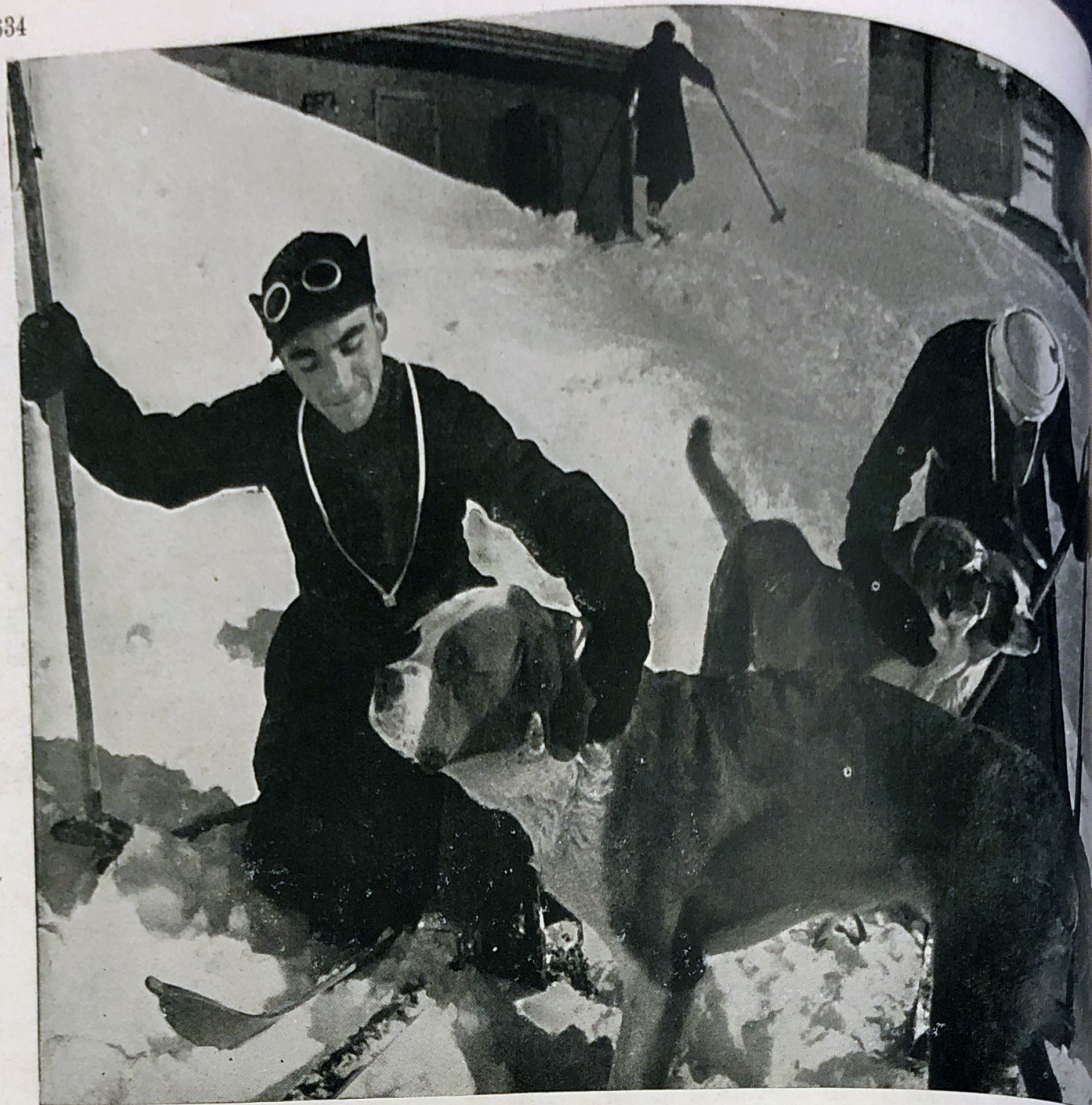
Il 15 luglio 1822 Leopoldo, Granduca di Toscana, ringrazia Mr. le Prèvost dell'invio di un cane.

In seguito alla notizia che i cani del Gran S. Bernardo fossero scomparsi, il luogotenente generale Bulow avvertiva, il 14 agosto 1829, di avere inviato, a nome del re di Danimarca, due cani danesi in regalo. L'Ospizio rispondeva, il 26 ottobre dello stesso anno, ringraziando del dono, e nello stesso tempo notava che, pur avendo perduti due cani, altri ne esistevano ancora al Gran S. Bernardo, atti a conservare la razza.

Nel 1831 Aglaé Corday *(Dix mois en Suisse - Le Grand St. Bernard)* scriveva a sua volta di aver visto parecchi cani all'Ospizio. « A mia richiesta, han voluto andare alla ricerca di *Turc, Turca, Drapeau, Jupiter, Courage*, cinque giovani ed enormi cani che circondarono allegramente la tavola. *Courage* specialmente ha una fisionomia molto grave e uno sguardo severo, che non smentisce affatto il suo nome. Mi fu anche presentato un parente prossimo del famoso cane *Barry*, che avevo visto impagliato al museo di Berna ».

Esistono attualmente al Gran S. Bernardo una diecina di questi cani, ed altri se ne trovano all'Ospizio del Sempione colà aperto nel 1832 dallo stesso Ordine religioso del Gran S. Bernardo.

Ma l'opera preziosa dei cani di S. Bernardo non si limita a questi due Ospizi. Anni or sono vennero inviati nel Tibet alcuni monaci dell'Ospizio, allo scopo di studiare la possibilità di innalzare nell'Himalaya orientale un ospizio simile a quelli del Gran S. Bernardo e del Sempione. Padre Coquoz e padre Melly, nella primavera dello scorso anno, sono riusciti nel loro intento, gettando le fondamenta del nuovo importante Ospizio sull'altura di Latza, a 3700 metri. E poichè i monaci saranno raggiunti da alcune mute di cani del Gran S. Bernardo, anche sui ghiacciai dell'Himalaya questi preziosi animali inizieranno la loro opera benefica. Gli arditi viandanti del Tibet, che si avventureranno per le paurose pendici della « Regina delle Montagne », potranno allora intraprendere il difficile cammino con cuore più leggero e più sicuro. Umili e inconsci eroi, i cani si lanceranno sui ghiacciai dell'Himalaya, fiutando ogni menoma insidia, per esser pronti a salvare gli sperduti nelle spaventose bufere e a contendere alla montagna inaccessibile il maggior numero possibile di vittime umane.

Non mancano — è vero — coloro che mettono in dubbio queste generose prodezze dei cani di S. Bernardo. Per questi scettici tutto quanto si

MONACI DELL'OSPIZIO A PASSEGGIO COI CANI. (Fot. Beli

dice di questi animali appartiene ormai alla tradizione, ed è quindi umano se si cerca di non sminuire un passato glorioso, anche se più vicino al mito che alla realtà. Non si conta minimamente — essi dicono — sulla iniziativa dei cani per operare i salvataggi, tanto più da quando i monaci usano gli sci.

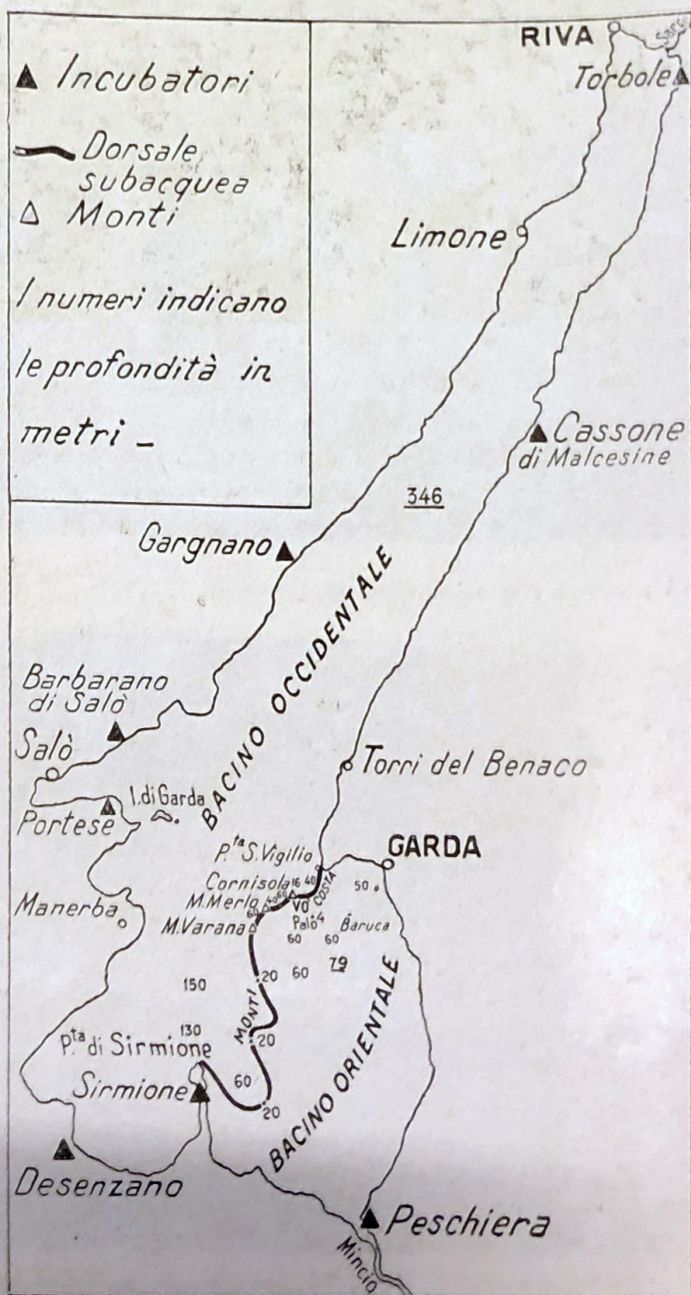
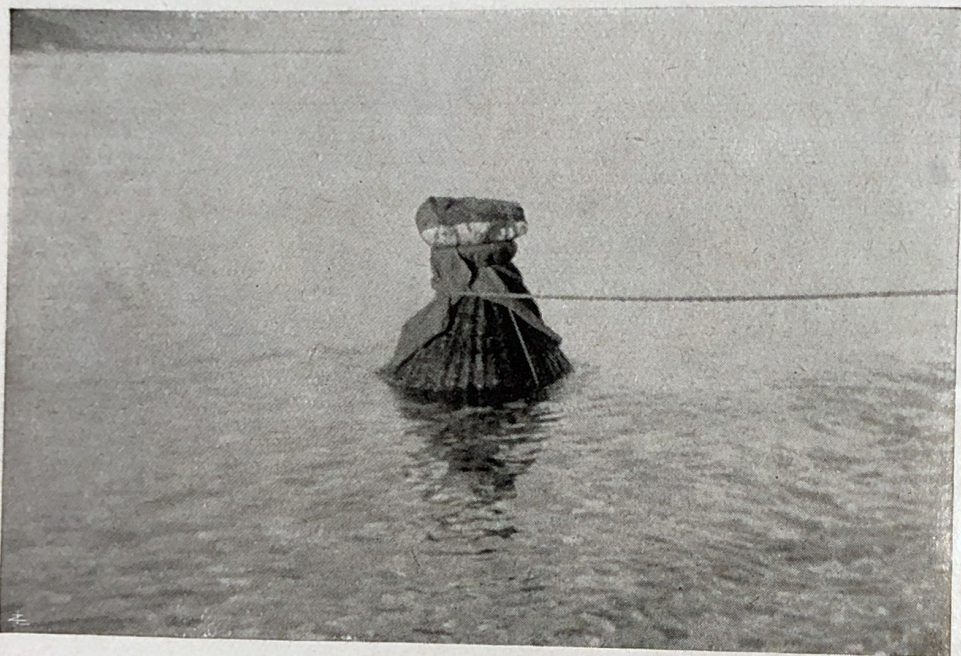
Forse qualcosa di vero esiste in questo giudizio; ma se anche i cani del S. Bernardo hanno oggi funzione più modesta di un tempo, l'Ospizio non può nè deve privarsi di questi preziosi ausiliari. Il fattaccio del maggio u. s., relativo a una bambina di 10 anni, che arrivando di notte in sci all'Ospizio col padre e due sorelle, venne dilaniata da un cane, non è motivo sufficiente per infierire contro questi inconsapevoli criminali. Il pietoso caso è dovuto o ad un accesso di follia passeggera, o a ragioni psichiche sconosciute. Ove si conoscesse la storia esatta di questo cane omicida, forse si apprenderebbe che nei suoi primi mesi di vita fu maltrattato da un fanciullo. Chi ha una certa dimestichezza con i cani non mi può dar torto.

Vi fu un momento in cui parve che le autorità cantonali svizzere avessero senz'altro deciso soppressione dei cani dell'Ospizio. I monaci, p rò, non hanno mai creduto che si giungesse tanto. « Prenderemo tutte le precauzioni nece sarie per evitare un nuovo accidente, e non cr diamo di essere obbligati a giungere a quest estremo, poichè i cani sono per noi utilissimi, s non necessarî, nelle nebbie dell'inverno », tele grafavano mesi or sono i monaci dell'Ospizi Questo laconico messaggio non è forse una ma gnifica attestazione per i cani del S. Bernardo Essi non hanno demeritato. Ultimamente si co municava infatti ai giornali che nelle adiacenz del lago presto sorgerà un grandioso parco cin tato, per la loro custodia. A questo fine, la pre sidente del *Bureau International Umanitaire Zoophile* di Ginevra, miss Linde Af Hageby, la più strenua sostenitrice della causa dei *S. Bernardo*, ha messo a disposizione del priore dell'Ospizio 15 mila franchi svizzeri. Frattanto, i cani del Gran S. Bernardo rimarranno completamente rinchiusi e sottoposti alla più rigorosa sorveglianza.

ETTORE MASCHERONI

LA PESCA NEL GARDA

Chi naviga sui piroscafi del Garda, o percorre il lago lungo l'anello stradale litoraneo, se appena toglie lo sguardo dal grandioso scenario dei colli e delle alte vette ed osserva i paesi rivieraschi ed i pittoreschi porticciuoli, vede spesso apparire gruppetti di case tutte addobbate di tele e di reti poste ad asciugare, quando non vede queste reti ammonticchiate nelle barche peschereccie; ed allora gli viene spontaneo di domandarsi quale entità, quali proporzioni assuma la pesca in questo immenso azzurro bacino, che misura 379 kmq. di superficie, con un volume di 50.346 milioni di metri cubi di acqua. La curiosità si accresce ancor più, non vedendo che un numero limitato di barche pescherecce solcare il lago, poichè se si tolgono i pescatori dilettanti, fedeli alla canna od alla *tirlindana*, gli altri, quelli di mestiere, e sono la grande maggioranza, esercitano prevalentemente la pesca dal tramonto alle prime luci dell'alba, perchè come il transito dei pesci migratori dall'alto al basso lago è regolato dalle stagioni, così certe specie fuggono spesso la luce, per fototropismo negativo. standosene durante il giorno nelle profondità a godersi l'acqua fresca, a nutrirsi, a difendersi dai pericoli e dalle insidie della cattura.

Cospicua è la pescosità del Benaco, abitato da una ventina di famiglie ittiche. Si può dire che quasi tutti i pesci d'acqua dolce vivano e si moltiplichino in esso: dalla classica trota, che vi può raggiungere la lunghezza di un metro ed il peso di 15 ed anche 20 kg., così bella, elegante nella purezza delle sue forme e così gradita al gusto; alla modesta diffusissima alborella (aola) di pochi grammi, sulla quale i grossi pesci sfo-

LA PESCA CON LA RETE DETTA « REMATTO ». *(Fot. G. Riva)*

LA « NASSA » PER RICHIAMARE LE ALBORELLE. *(Fot. G. Riva)*

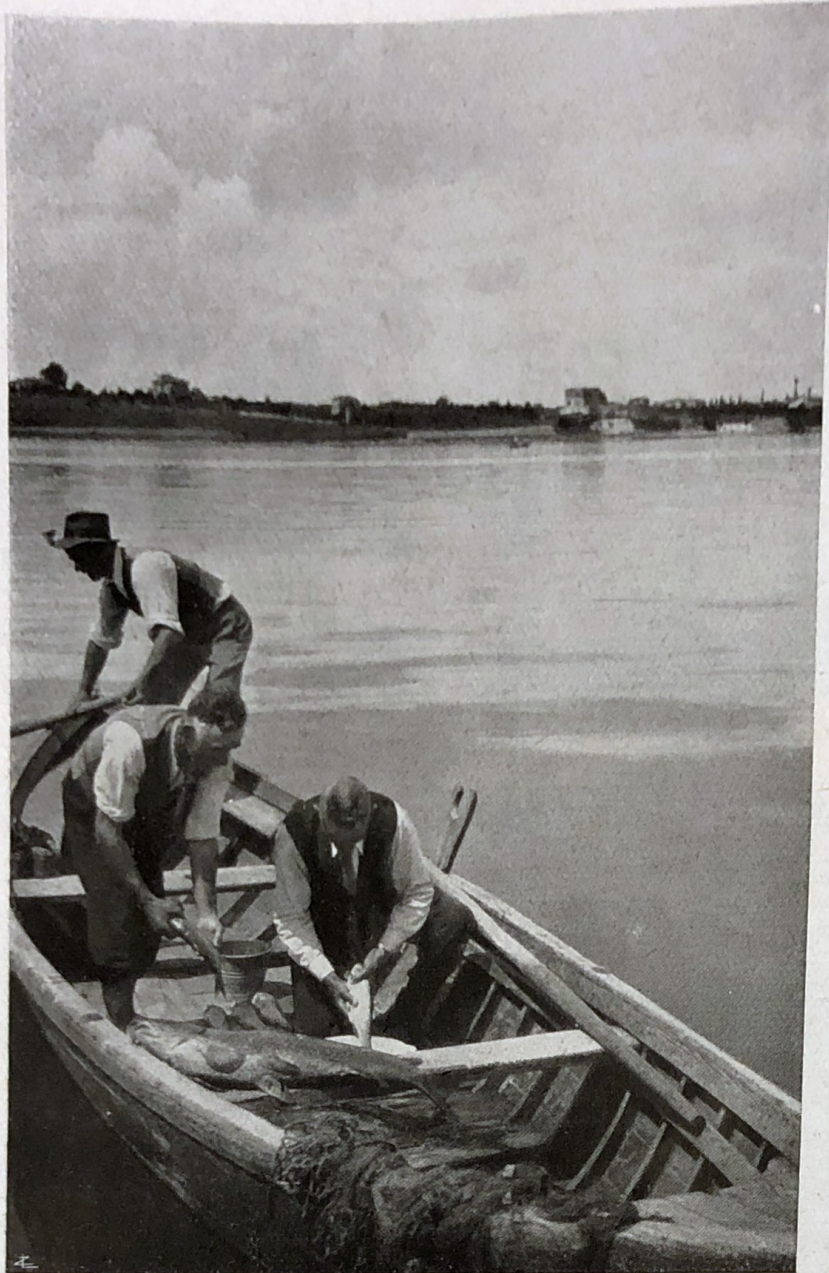
LA PESCA CON LA « BIRBA ». *(Fot. Livistarino)*

gano la loro ittiofagia; dai s
monidi ai ciprinidi, dai clupe
di agli esocidi, tutti sono in e
so rappresentati, trovandovi
pasture e le profondità adat
per nutrirsi, per svilupp
per riprodursi. E poichè è n
torio, ad esempio, che il ca
pione ama le profondità, me
tre il luccio, la tinca, l'alb
rella preferiscono la zona lit
ranea e la trota e l'anguilla l
zona subacquea intermedi
trovandovi ognuno il cibo pr
ferito, così la conoscenza del
zone dice al pescatore dov
può dirigersi con successo. L
lunga secolare esperienza tr
mandata da padre in figlio,
ricerche di appassionati stu
diosi, di cui il Garda fu sem
pre ricco, e i metodici scanda
gli eseguiti, consentono orma
una tale conoscenza della pla
tea sommersa, che si sono po
tute identificare persino le tra
dizionali località dove i pesci
vestiti della livrea di nozze
depongono le uova all'epoca
degli amori. Grande contribu-
to ha portato a questa cono-
scenza la bella carta idrogra-
fica del Benaco edita dal R.
Istituto Idrografico della Ma-
rina, dalla quale anche il pro-
fano rileva come il Garda sia
nettamente diviso in due ba-
cini, oserei dire in due laghi,
separati da una dorsale su-
bacquea che va dalla Punta
di S. Vigilio alla penisola di
Sirmione. Il bacino orientale è
a fondo basso e non supera,
nel punto massimo, i 79 me-
tri di profondità ed è il più
pescoso; mentre quello occi-
dentale, che si sviluppa da De-
senzano a Riva per 52 km., è
più profondo, toccando al lar-
go di Castelletto di Brenzone
i 346 metri di profondità, la
massima del lago. In quest'ul-
timo bacino vivono prevalen-
temente i salmonidi, e l'alosa
(sardella) vi dimora per mesi;
ma quando si appressa l'epoca
destinata all'atto riproduttivo,
lasciano le profondità in cerca
del letto nuziale più adatto.

compiendo vere e proprie migrazioni, lungo tradizionali itinerari. Allora questi pesci passano anche da un bacino all'altro in cerca della riva ghiaiosa, o dell'erba, oppure della roccia, ogni specie preferendo un letto determinato. Perciò il Garda va considerato come una unità ittiologicamente inscindibile e, pur appartenendo a tre provincie, unico ne è l'organo tutore e regolatore della pesca, che provvede al rispetto dei regolamenti intesi a impedire la distruzione del patrimonio ittico e ad accrescerne la pescosità, dando impulso alla fecondazione artificiale che si compie in sette incubatori dipendenti da questo Ente chiamato *Consorzio per la tutela della pesca*. Oltre agli incubatori del Consorzio, ne esiste pure uno fiorente, governativo, a Peschiera. In essi vengono raccolte ed allevate le uova di salmonidi, che dal punto di vista alimentare e commerciale sono i pesci più pregiati d'acqua dolce; e, precisamente, nell'incubatorio di Torbole, che è il più antico, poichè risale al 1879, si allevano le trote; in quello di Cassone di Malcesine i carpioni ed in quelli di Barbarano di Salò, di Portese, di Sirmione, di Desenzano, di Gargnano i coregoni. Portano i pescatori innumeri uova a questi incubatori, dove vengono fecondate artificialmente e incubate, e dopo un congruo periodo di tempo, in relazione alla temperatura dell'acqua, che per le trote può raggiungere i due mesi, ne escono i neonati, che vengono seminati nel lago; e queste semine hanno sempre un carattere di singolare festività, perchè fatte alla presenza di appassionati, di curiosi e delle scolaresche, a scopo di propaganda ittica. Tale allevamento dà luogo a ben pochi scarti ed è quasi totalitario, mentre nella riproduzione naturale, in acque libere,

SEMINA D'AVANOTTI DI TROTA E COREGONE PRESSO RIVA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

LA SEMINA DELLE TROTE NEL GOLFO DI SALÒ. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

LA SEMINA DELLE TROTE NEL FIUME SARCA *(Arch. Fot. T. C. I.)*

LA MUNGITURA DELLE UOVA DI TROTA, CHE VENGONO PORTATE AGLI INCUBATORI. LA PRIMA FOTOGRAFIA E' STATA PRESA A PESCHIERA; LA SECONDA, A TORBOLE. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

si calcola una perdita dell'80 per cento, dovuta al fatto che essa non ha luogo, come è noto, per accoppiamento dei sessi, ma per deposizione delle uova da parte delle femmine in apposite località. Molte uova si perdono non essendo fecondate dai maschi, i quali in numero vario seguono le femmine, ed altre molte divengono ghiotto pasto dei pesci adulti. La natura ha cercato di rimediare a ciò opponendo il numero alla distruzione, ed infatti ogni femmina depone da 2-3 mila a 600-700 mila uova, secondo la specie a cui appartiene. Ma ormai la fecondazione artificiale si è imposta, e su di essa si imperniano gli sforzi diretti a rendere fertili e redditizie le acque interne. Nell'ultima annuale campagna ittica, e cioè dall'ottobre al gennaio, questi incubatori del Consorzio del Garda raccolsero ben 30 milioni di uova di coregone, oltre un milione di uova di trota e 760.000 di carpione.

Queste cifre, alle quali vanno aggiunte quelle della Sezione di Peschiera del R. Stabilimento ittiogenico di Brescia, dànno già un'idea dell'importanza dei ripopolamenti del Garda; ma se ad esse si aggiunge il numero dei pescatori con licenza (circa un migliaio), quello degli attrezzi e delle reti autorizzate, che sono di trentacinque tipi, ed infine la cifra relativa al pesce pescato, che si valuta a poco meno di mezzo milione di chilogrammi per anno, si può ben concludere che il Benaco dà un rispettabile contributo all'alimentazione del paese, valutabile alla bella cifra di 4-5 milioni di lire.

Per quanto sia oltremodo difficile il rilevamento dei dati statistici della pesca, e pur considerando questi dati come approssimativi, risulta da essi che il Garda è in testa a tutti gli altri laghi italiani per la qualità, raggiungendo il maggior numero di trote e carpioni, pesci fini senza difetti, ed il maggior numero di anguille.

La trota lacustre vi cresce, infatti, molto bene: « Vengono prese, dice Goethe, nel suo immortale *Viaggio in Italia*, vicino a Torbole, nel punto in cui il fiume discende dai monti e che esse tentano di risalire a ritroso. L'Imperatore ritrae da questa pesca mille fiorini di solo affitto ». Questo diritto esclusivo di pe-

sca ancora esiste, come ne esiste un altro demaniale a Peschiera, dove il lago si fa fiume; le trote vi discendono nel tardo autunno, seguite dai maschi, per qualche chilometro a deporre le uova. In queste due località si usano le *arelle*, fitta siepe di graticci precludenti la marcia delle trote, mentre nel lago spesso si prendono con gli ami provvisti di un pesciolino metallico, che serve di richiamo alla loro voracità. Questi ami sono attaccati alla *tirlindana*, attrezzo costituito da un lungo filo di diecine di metri, che opportuni piombi consentono di calare e mantenere ad una certa profondità. Il filo segue l'andare della barca ed il pescatore sente dallo strappo se il pesce ha abboccato.

Se la trota, come è noto, è diffusa in tutte le acque dolci, quello che costituisce invece un privilegio esclusivo, una specialità del Garda, è il *carpione*, che da secoli rappresenta la fama di questo lago. Alcuno assegna questo salmonide alla famiglia delle trote; ma esso se ne differenzia, fra l'altro, perchè non risale i fiumi per riprodursi, e va in amore non una, ma due volte l'anno, nel tardo autunno ed in estate. Inoltre, non raggiunge mai il peso di un chilogrammo e la sua lunghezza non arriva che raramente al mezzo metro. Quanto alla sua bontà, basterà ricordare l'esclamazione di Heine nei *Reisebilder:* « Restare senza carpioni è un grande male, il

INCUBATORIO DEI COREGONI. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

INCUBATORIO DEI CARPIONI, A CASSONE DI MALCESINE *(Fot. G. Riva)*

INCUBATORIO DI BARBARANO DI SALÒ CON VASCHE D'ALLEVAMENTO. *(Fot. G. Riva)*

PRONTI PER CALARE LE RETI... (Fot. Livistarino)

più grande forse, dopo quello di perdere la coccarda nazionale ». Ed ancora: « Ma che giovano tutti gli allori di questo mondo senza carpioni »! Lasciamo pure da parte lo spirito caustico di cui va famoso questo grande, certo è che tutta una letteratura ed una legislazione si è creata nei secoli attorno a questo salmonide, che la Serenissima teneva riservato per la mensa dei Dogi, mentre gli Imperatori d'Austria scendevano al Garda per assistere nell'alto lago alla sua pesca. Al carpione si attribuiscono perfino origini divine, poichè si favoleggiò che si nutrisse di pagliuzze d'oro! E' un pesce che ama le profondità, ma all'epoca degli amori si innalza per scendere a branchi dal nord al sud del lago, che poi risale, ed in questa marcia diviene facile preda di grandi reti, le *antane*, che gli sbarrano il passaggio, tanto che si è dovuto, in certi mesi dell'anno proibirle, per non distruggere la specie di questo pesce esclusivamente italiano. Fra i salmonidi, va ricordato anche il *coregone*, importato dai laghi svizzeri in epoca recente, del quale si fanno abbondanti pesche nella parte meridionale del lago di Garda.

S. A. R. IL DUCA DI GENOVA IN VISITA ALL'INCUBATORIO DEL R. STABILIMENTO ITTIOGENICO DI BRESCIA.

La famiglia ittica che dà il maggior numero di esemplari è quella dei ciprinidi, con la carpa (bulbero), detta il gigante del Garda, potendo raggiungere i 30 kg.; la tinca, che può deporre fino a 800.000 uova; il solitario barbo, che vive nelle grotte; il cavedano, il vairone, la scardola e la svelta alborella, che supera tutti per quantità. Caratteristica è la pesca delle alborelle, che a maggio e giugno si incamminano innumerevoli, a branchi tali da togliere la trasparenza alle acque, verso le rive ghiaiose che l'astuto pescatore pre-

IL PORTICCIOLO PESCHERECCIO DI LIMONE SUL GARDA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

para ben pulite, per invogliarle a sostare. Trovato il letto di loro gradimento, vi accorrono a frotte al tramonto e vi sostano tutta la notte per deporvi le uova. Il pescatore cala allora nel lago, perpendicolarmente all'esterno della riva, delle tele alte un metro e munite alle estremità di due *bertavelli,* in modo da chiuderle contro la riva. Al mattino, deposte e fecondate le uova sulla spiaggia, questi pesciolini se ne vanno, spinti dall'istinto direttivo, verso il lago, e trovando l'unica apertura delle tele dove è posto il *bertavello,* vengono da esso catturate. Il *bertavello* è una rete a forma di cono, lunga da due a tre metri, divisa in camere comunicanti, in guisa che il pesce una volta entrato non ne può più uscire. E' questo un sistema di pesca tradizionale ed assai razionale, perchè il pesce viene catturato quando ha già compiuto la sua funzione riproduttiva; infatti, dopo otto giorni si vedono già guizzare sulla spiaggia i neonati. Alle volte, sul finire della stagione di frega, per richiamare alla riva le ritardatarie si usano le nasse, specie di canestri di vimini contenenti alborelle che servono da richiamo. Le alborelle si mangiano fresche fritte, e sono assai gustose; però, si usa anche — specie sulla sponda veronese — di farle essiccare al sole sopra graticci. I pescatori le mangiano, poi, l'inverno, con le olive pure essiccate: cibo davvero magro, come magra è la stagione invernale per il pescatore, che nulla prende e passa il tempo a rattoppare le reti.

Grandi nemici delle alborelle sono i lucci, che le divorano in gran numero. Nemmeno lo spinarello, il più piccolo pesce del Garda, si salva dalla voracità del luccio, pur avendo a propria

LO STABILIMENTO ITTIOGENICO DI PESCHIERA, ALL'IMBOCCO DEL MINCIO. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

PESCAIA DI TROTE NEL SARCA. *(Arch. Fot. T.C.I.)*

difesa i suoi aculei. I protettori della piscicoltura non amano il luccio e ne sconsigliano la fecondazione artificiale; ma il Garda è pieno di lucci, che si pescano in ogni stagione, e quando il pescatore non ha altro da mangiare, vive di esso, perciò viene chiamato il *pane dei pescatori*, e non ostante le molte lische, ha carne saporita, e se ne fa una larga esportazione in Francia ed in Inghilterra.

Altra pesca stagionale oltremodo caratteristica è quella delle alose (sardella) della famiglia dei clupeidi, le quali, a seconda dell'età, vengono chiamate col nome di scarabine, sardelle ed agoni. Quest'ultima è la più grande e può raggiungere il quarto di metro. Salgono le alose dal fondo del lago nell'aprile e in grandi sciami si dirigono verso la Secca del Vo, nel bacino orientale, che si può considerare come il più importante dei monti subacquei e che culmina al Palò del Vo, dove la profondità del lago non raggiunge i quattro metri. Il Vo è il loro luogo classico di frega e di transito, e là vengono catturate col *rematto*, nome che trae la sua origine da *rete matto*, perchè alle volte dà abbondantissima pesca, altre invece pesche nulle. E' una rete molto diffusa, fatta a catino, che può raggiungere la lunghezza di 400 metri e l'altezza di 50: quando il pescatore vede un branco di alose, la getta nel lago e forma un cerchio intorno ad esse, chiudendola nella parte inferiore. I pescatori tirano, poi, man mano la rete, cercando di restringere sempre più il cerchio, fino a che il fondo del catino viene a galla, tutto luccicante dei pesci imprigionati. La pesca col remattino è molto in uso in ogni ora del giorno, e quando si vedono sul lago due barche accoppiate da grandi fasci di reti o si osservano alla superficie dei galleggianti — di solito dei sugheri — non si sbaglia pensando che si pesca col rematto, col quale si prende, oltre l'alosa, qualunque specie di pesce.

La pesca dell'alosa va considerata come l'inizio annuale della pesca. Comincia in primavera, quando il pescatore riprende vita e lena, dopo la carestia invernale; perciò il suo apparire è accolto con festa nei paesi prevalentemente pescherecci, come Sirmione, Garda, Portese, Torri; con essa vengono i primi guadagni e il suo esito è di buon augurio per la stagione.

L'alosa è un pesce che va mangiato fresco e che fuori acqua muore subito. Si fanno alle volte essiccare al sole, lungo la riva, appese ad un filo; poi vengono salate e compresse in barili, sotto olio di oliva, poichè sul Garda non esiste un'industria per la conservazione del pesce. Anche l'anguilla, il murenide che non si riproduce nel lago, ma vi rimonta dal mare e abbonda nella parte bassa del lago, sui fondi melmosi e fangosi, si pesca, come la tinca e la carpa, con gli arconi, con gli ami, e di notte con la fiocina, un ordegno fatto a guisa di tridente, che viene lanciato con maestria dal pescatore in bar-

ca, ed è anch'essa venduta, appena pescata, agli incettatori, i quali ne forniscono i mercati delle città vicine e lontane, che assorbono la quasi totalità della pesca del Garda, per cui non è raro il caso di trovare i paesi rivieraschi sprovvisti di pesce, cosa del resto che avveniva anche in altri tempi; tanto è vero che il Consiglio Generale della Riviera chiedeva la facoltà, nel 1645, di recarsi « ai piedi di Sua Santità per ottenere licenza di poter nelle Vigilie e Tempore li habitanti di questa Patria mangiare ovi et laticini », per mancanza di pesce.

L'esercizio di tutta questa attività peschereccia non è interamente libero; esso trova dei limiti nella imposizione di periodi di divieto, che coincidono con l'epoca della riproduzione, e nella proibizione dell'uso di metodi, di reti e di attrezzi distruttori. Altra limitazione consiste nell'esistenza di zone del lago soggette a diritti esclusivi di pesca, diritti di origine feudale in possesso del demanio, dei Comuni ed anche di privati o di antiche Corporazioni, come quella degli *Antichi*, originari dei comuni di Garda e Torri. Contro di essi si accaniscono i liberi pescatori, i quali considerano l'acqua, come il sole, una cosa di tutti, e note sono le secolari contese a questo proposito. La moderna tendenza è di limitare questi diritti, e la legislazione fascista sta appunto operando una revisione di essi, al duplice scopo di far decadere quelli non appoggiati a titoli legittimi o non esercitati, e di imporre ai proprietari di quelli vigenti l'obbligo di provvedere ad opere di ripopolamento, affermando con ciò la funzione sociale della proprietà, la quale non può consentire che le acque restino incolte. Ragioni giuridiche ed economiche fanno sì che questi diritti ancora sopravvivano, ma limitati sono quelli di una certa estensione e che si internano nel lago per due o tre tiri di balestra (ogni tiro di balestra è ragguagliato a 170 metri); i più si esercitano lungo le rive e si internano nel lago per pochi *passi di pescatore* (lunghezza equivalente all'apertura di braccia, da una mano all'altra) e si riferiscono prevalentemente alla pesca delle alborelle. Ma il Garda è, per fortuna, tanto grande, ed ha nelle sue acque tale ricchezza ittica, che vi è davvero posto per tutti, per i pescatori dilettanti e per quelli di mestiere, per i liberi pescatori e per i detentori di diritti di pesca. Quel che soprattutto si deve ottenere è, invece, un intelligente sfruttamento delle sue acque, perchè se nessuno contesta che i pesci sono fatti per essere pescati e che è inutile una sterile ittiofilia, è altrettanto vero che non bisogna distruggere la generazione nell'individuo, ma consentire ad esso almeno una prima riproduzione, se vogliamo conservare al lago una continua, efficiente consistenza ittica.

UN BEL PIATTO DI COREGONI E UN BEL CESTO DI CARPIONI. *(Fot. G. Riva)*

ITALO BONARDI

RESTAURI A VENEZIA

Venezia offre un insieme di problemi veramente singolari a chi sia ad un tempo desideroso di veder conservato integro il patrimonio di bellezza in essa accumulato dai secoli e comprenda le necessità incalzanti della vita moderna.

La sua singolarità non consiste soltanto nel valore dei molti e pur magnifici monumenti — come appunto avviene altrove — ma si esprime nel suo insieme, dove mirabilmente si fondono opere di pura bellezza con la varietà fantastica e talvolta irreale del paesaggio, il quale, fatto di luci e di riflessi, sembra perdere ogni consistenza e trasfigurarsi in forme di alta poesia, pur valendosi di motivi poverissimi.

A conservare ed accrescere la bellezza di Venezia non basta quindi restaurare e ridar vita ai singoli monumenti, ma è necessario non turbare lo stupendo ambiente in cui essi vivono, pur compiendo quel minimo di opere nuove necessarie alla vita moderna, dalla quale Venezia non può e non deve straniarsi.

Incessante è dunque il lavoro di restauro, non solo per il numero e le particolari condizioni in cui sono sorti e vivono i monumenti veneziani, ma anche per le vicende politiche ed economiche che nel secolo scorso determinarono l'abbandono di palazzi, il decadere di scuole famose e di chiese magnifiche.

Oggi, sia pur lentamente, rinasce anche nel ceto medio — su l'esempio di Roma — la coscienza dell'immenso valore che ha, per un popolo in cammino, la tradizione: si riaccende così il desiderio di conoscere i nostri edifici monumentali e nell'amore per essi si va superando la vieta divisione fra grandi opere d'arte

« CAPITELLO » DI CAMPO S. BARTOLOMEO. *(Fot. Ferruzzi)*

CASE LUNGO IL CANALE DI TORCELLO. (*Arch. Fot. T.C.I.*)

VECCHIA CASA LUNGO IL CANALE DI TORCELLO. (*Arch. Fot. T.C.I.*)

VECCHIA CASA A MAZZORBO. (*Arch. Fot. T.C.I.*)

e quelle che si dicevano minori, si comprende e si apprezza lo sforzo che tende a rimettere in valore piccole costruzioni che non soltanto coi monumenti maggiori hanno un legame, ma ne risuscitano anche il naturale ambiente.

Chi va a Torcello, attraverso l'ampia e silenziosa distesa lagunare, incontra oggi, immerse nel magnifico paesaggio, che è tutto uno svariare di luci diffuse, vecchie case le quali con la semplice riapertura di finestre accecate e il loro antico colore rianimano quei luoghi, preparando così lo spirito a meglio sentire e comprendere, poco dopo, i famosi monumenti bizantini.

A Venezia, nel campo di S. Maria Mater Domini, che ha ispirato l'arte magica di Marius Pictor, tutto un lato antichissimo rivive nelle finestre gotiche e nella quadrifora bizantina riaperte. Presso il ponte del Paradiso, un'altra quadrifora ora si lega nella rinata sua agile struttura con l'aereo traforo che abbraccia e protegge l'imbocco della calle, e un'altra triforetta del campo S.S. Filippo e Giacomo si mostra nella semplice eleganza delle sue sagome. La magnifica casa Venier, specchiantesi nel rio dell'Arco, una delle più pittoresche di Venezia (Beppe Ciardi la scelse a fondo del suo dipinto « Le Marionette »), oggi si mostra nel fascino antico con tutte le sue ogive riaperte, che hanno ridato alla costruzione il gioco del suo maschio chiaroscuro, un tempo ingentilito da decorazioni quasi oramai scomparse.

E nelle calli e nei sottoportici, vecchi abbandonati « capitelli », ingenua espressione di fede e di arte popolare, vengono posti nuovamente in onore, risuscitando, specie la sera, con i loro piccoli lumi, una pittoresca nota veneziana.

Ma la città lagunare è stata sempre, nell'arte e nella storia, rappresentata dalla Basilica di S. Marco, che da tanti anni, per le vigili e sapienti cure del suo Proto, sta rifacendo robuste ossa sotto l'immutata e magnifica veste marmorea e musiva, alla bellezza della quale non sappiamo se maggiormente ha concorso il gusto dei costruttori o la magica arte del tempo.

LA MADONNINA DI TORCELLO. *(Arch. Fot. T.C.I.)*

CASA BIZANTINA AL PONTE DEL PARADISO. *(Fot. Ferruzz*

CAMPO S. MARIA MATER DOMINI. *(Fot. Ferruzz*

IL FONDACO DEI TEDESCHI. *(Fot. Ferruzzi)*

Anche un'altra opera famosa per fascino di storia e di architettura, il Palazzo Ducale, va completandosi nelle sue sale e nelle sue raccolte: ogni anno, si può dire, si aggiunge a quel complesso imponente qualche cosa che par nuovo, e che era invece semplicemente ignorato.

Chiese magnifiche sono riaperte a conforto dei fedeli e per l'ammirazione degli studiosi: così come quella di S. Giobbe, nella quale, prima che in ogni altra, fiorirono in tutta la loro delicatezza la scultura e la decorazione di Pietro Lombardo, del Rosellino e dei Della Robbia; così quella della Madonna dell'Orto che, libera da infelicissime aggiunte di un falso gotico fine ottocento, può finalmente accogliere, placata, l'ombra del Tintoretto, là, con i suoi, ora degnamente sepolto, mentre il suo spirito più che mai vive nella prodigiosa opera che orna ed esalta quella magnifica costruzione.

Altra chiesa riaperta è S. Stae (S. Eustachio), la quale, dopo essenziali opere di restauro, si mostra ora fantastica e fastosa nella facciata, chiara e lineare nel suo interno ed accoglie una superba ed interessantissima serie di dipinti settecenteschi.

S. Polo, col soffitto carenato in legno, con le biforette medioevali riaperte, con le navi ritor-

CASA VENIER SUL RIO DELL'ARCO. *(Fot. Ferruzzi)*

(Arch. Fot. T.C.I.)

nate alle sobrie antiche strutture, attende solo la resurrezione dell'oratorio, per il quale Tiepolo dipingeva la famosa *Via Crucis*, ora ai Frari.

S. Sebastiano, uno dei monumenti più cospicui della pittura veneziana del Cinquecento, dove la magnifica arte di Paolo, iniziata nella sacrestia, si svolge e si conclude in un ciclo stupendo, in cui fantasia e decorazione sono una cosa sola col colore, ha avuto restauri di carattere conservativo, mentre si stanno escogitando difficili provvedimenti per gli affreschi guasti e corrosi.

Se S. Giacomo di Rialto, che ha ancora colonne e capitelli attribuiti agli inizi del secolo XI, ritrova l'antico suo aspetto; se S. Vidal, consolidato il suo campanile, sta rafforzandosi nell'ossatura del coperto e delle murature; se adattamenti e restauri hanno permesso di ricollocare nella sacrestia di S. Marziale il magnifico *Tobiolo* del Tiziano, la Cappella del Rosario che, nel ricordo di Lepanto, intimamente lega il sentimento della fede all'amor di patria, sta risorgendo dalle rovine dell'incendio del 1876, per esser consacrata alle nuove fortune d'Italia.

Passando agli edifici di carattere civile, dobbiamo anzitutto ricordare la Ca' d'Oro, la miracolosa, aerea costruzione che il Contarini eresse, valendosi largamente dell'ossatura e della decorazione preesistenti nella Domus Magna Zeno. La facciata, tutta sconnessa, ha richiesto delicatissime opere di consolidamento e di collegamento, che ora assicurano la stabilità di quella parte preziosa del fantasioso edificio.

MADONNA DELL'ORTO: LA FACCIATA.

(Fot. Ferruzzi)

(Arch. Fot. T.C.I.)

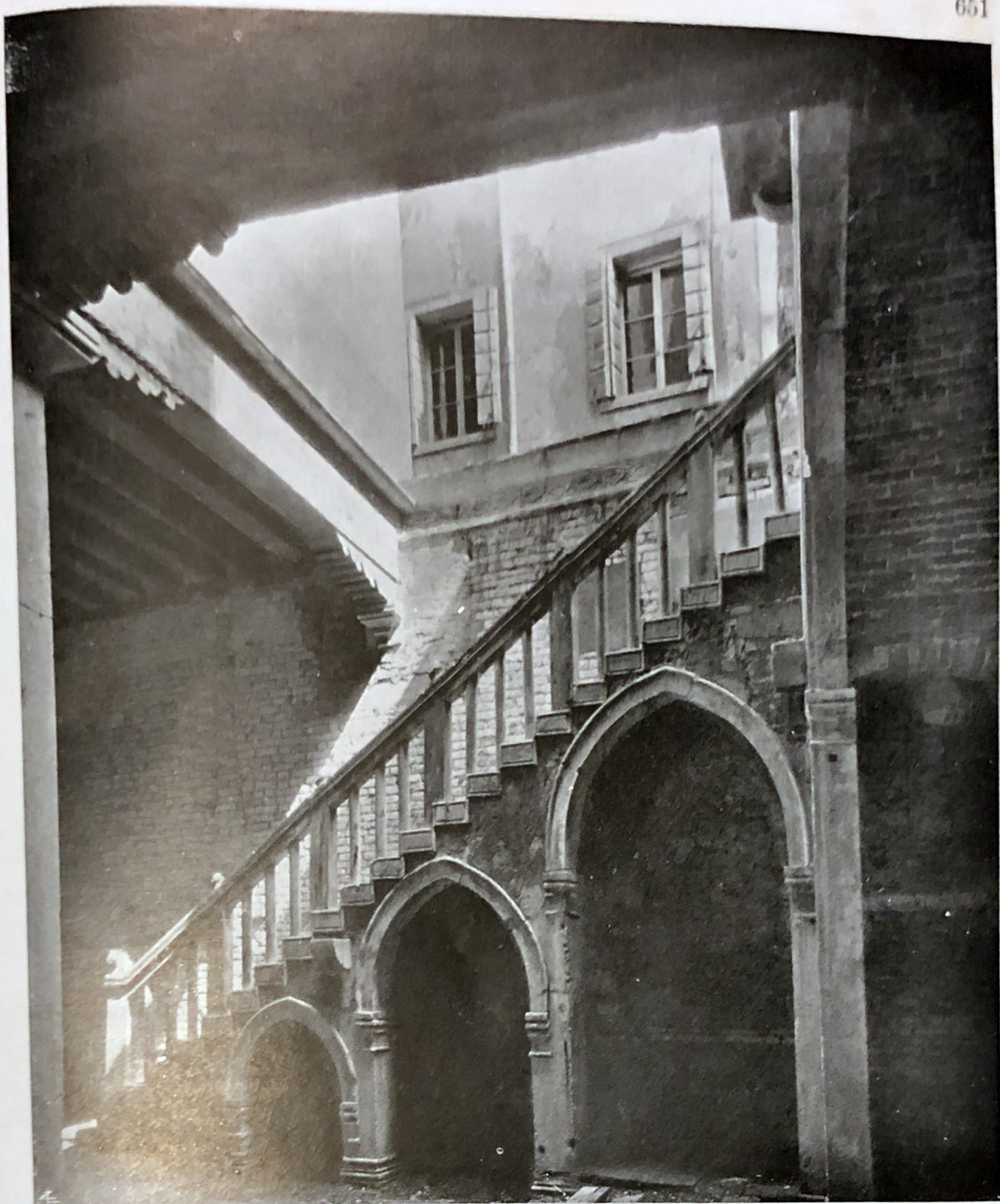
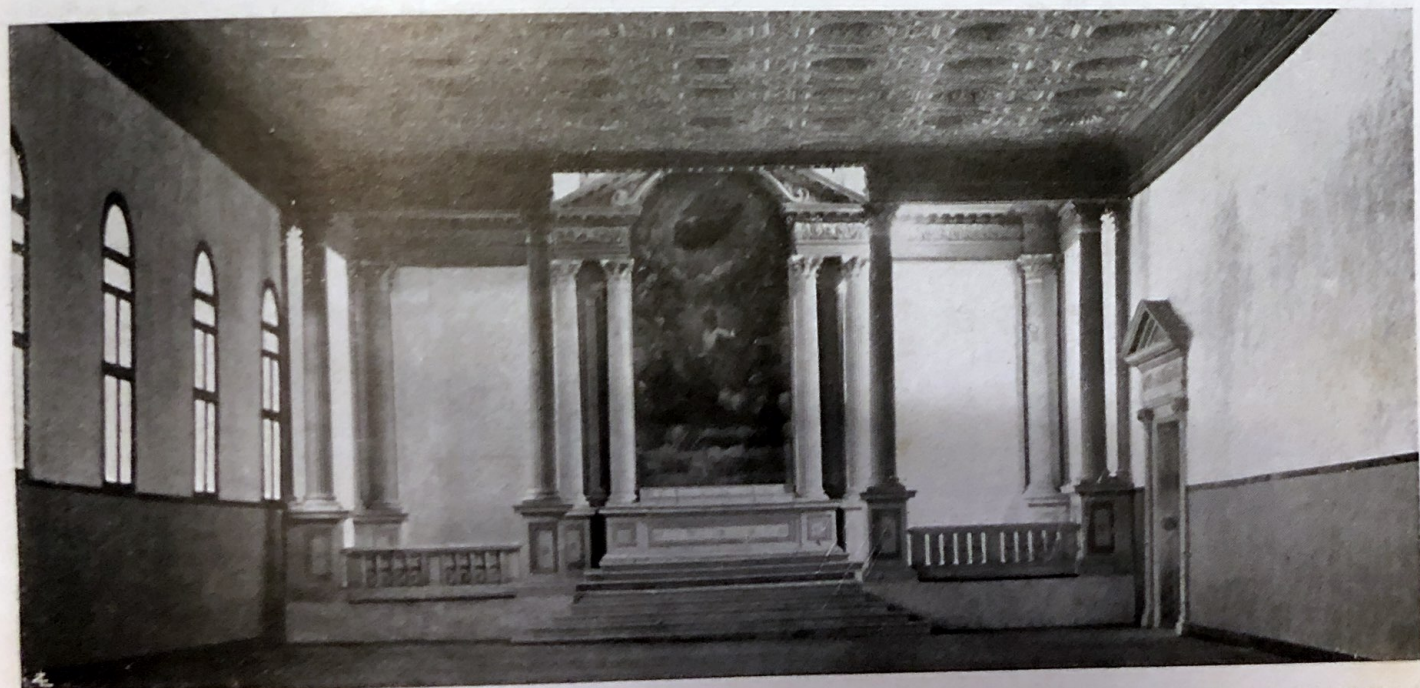
S. POLO: LE BIFORETTE ROMANICHE.

S. STAE ... CHIO): ...

(Arch. Fot. T.C...

CA' D'ORO: DECORAZIONE DELLA PREESISTENTE DOMUS MAGNA ZENO.

(Arch. Fot. T.C.I.)

CASA GOLDONI: LA SCALA.

(Arch. Fot. T.C.I.)

(Arch. Fot. T.C.I.)

LA SCUOLA DI S. MARCO.

LA BASILICA DI CAORLE. (Arch. Fot. T.C

S. SEBASTIANO: INTERNO.

(Arch. Fot. T.C.I.)

Ca' Rezzonico, per opera del Municipio, divenne, dopo accorti adattamenti, una mirabile mostra permanente del Settecento veneziano; la casa di Goldoni, con la sua magnifica scala scoperta, sta adattandosi a sede del museo dedicato al grande commediografo veneziano; ai Camerlenghi si fecero, a mezzo del Genio Civile, difficili consolidamenti, mentre il fondaco dei Tedeschi sta per vedere il termine dei lunghi e pazienti restauri.

Infine, la gloriosa ornatissima Scuola di S. Marco è presso a riavere il suo fasto, con i restauri dell'atrio, dello scalone e delle due mirabili sale dai ricchi soffitti, le quali riaccoglieranno gran parte del loro ciclo pittorico originario.

Anche nell'estuario l'opera di restauro fu in questo ultimo periodo attivissima: l'imponente basilica torcellana degli Orseolo e l'orientale S. Fosca, che si elevano solitarie e solenni nel silenzio lagunare, ebbero larghe opere di consolidamento e di sistemazione. Si sta pure lavorando nel Duomo di Caorle, tanto importante nella sua austera struttura del secolo XII, come nella bella porta di S. Maria di Chioggia, che ha riavuto il glorioso segno del leone marciano.

Alle raccolte d'arte furono pure rivolte assidue cure: nelle R.R. Gallerie vennero aperte quattro salette di interessantissimi disegni, alcuni veramente importanti; e la pinacoteca del Seminario, che conta opere di primo piano, sta riordinandosi con più ampio e moderno respiro.

Attività dunque la nostra quanto mai vasta e complessa, che investe tutte le manifestazioni della gloriosa arte veneziana e che mostra come la Città non sia assorta in un inerte riposo, bensì, anche nel campo della conservazione del suo magnifico patrimonio d'arte, spieghi, con l'aiuto dello Stato, profonde e insospettate energie.

FERDINANDO FORLATI

LA VIA DELLA CALABRIA

LUNGO LA STRADA SORRENTO-AMALFI.

(Fot. W...

Gli automobilisti italiani, specie se in viaggio turistico, vanno troppo raramente al Sud di Salerno, al massimo spingendosi fino ai templi di Paestum.

Un viaggio in automobile in Lucania e nelle tre Calabrie, che può trovare il suo naturale complemento in un giro della Sicilia, è veramente di grandissimo interesse panoramico ed artistico. Le strade magnifiche, costruite dal Regime, lo rendono facile, comodo, rapido. L'organizzazione alberghiera non è oggi impari a quella del resto d' Italia. Viaggiando in auto per l'Italia meridionale, piuttosto che in alcune regioni limitrofe dell'estero, si risparmia denaro, si evita l'uscita di valuta, e si vedono belle località, ancora poco note; si fa, insomma, un viaggio molto divertente.

Ben quarantadue stazioni di posta dividevano Reggio, una volta capoluogo della Calabria ulteriore, dalla capitale del Regno delle Due Sicilie, Occorrevano circa sette giorni a percorrerne in diligenza la distanza di 556 chilometri. Il tracciato della strada attraverso le montagne dell'Appennino è oltremodo tormentato da continue salite e discese, di cui alcune, come quelle della Mala Mugliera e della Dirupata, sono ancora fra le più ripide d'Italia.

Nel tracciato della loro rete stradale i Romani non avevano certo dimenticato *Rhegium Julium*, poichè la via Pomilia collegava il capoluogo della Magna Grecia con Napoli. Ma secoli di oscura barbarie avevano quasi completamente cancellate le traccie della via consolare, quando Ferdinando IV Re di Napoli, nel 1774, diè incarico all'ingegnere An-

NAPOLI
Pompei
Sorrento
SALERNO
Amalfi
Grotte di Pertosa
Bivio di Battipaglia
Paestum (Pesto)
Sala Consilina
Certosa di Padula
Sapri
Lagonegro
Castelluccio
Mormanno
Morano Cal.
Castrovillari
MARE TIRRENO
Paola
COSENZA
Nicastro
Tiriolo
S. Eufemia Lam.
Pizzo
Vibo Valentia
Isole Eolie o Lipari
Palmi
Bagnara Cal.
Villa S. Giov.
REGGIO C.
SICILIA

SEGUENDO LA STUPENDA COSTIERA AMALFITANA... *(Fot. S. Bricarelli)*

IL VILLAGGIO DI LONE, PRESSO AMALFI.

(Fot. O. Rampino)

LA TORRE DI ...

(Fot. O. Ram...

tonio Landi di collegare, per mezzo di una rotabile, la capitale con i dominii al di qua del Faro.

L'opera dovette procedere molto lentamente, se nel 1792 aveva raggiunto soltanto Lagonegro in Lucania, a duecento chilometri da Napoli. Il Governo napoleonico la completò nel 1812.

Il destino volle che, tre anni più tardi, proprio colui che aveva provveduto al suo completamento, perdesse gloriosamente la vita in una delle città attraversate dalla nuova strada calabra. Gioacchino Murat, infatti, fu preso e fucilato a Pizzo.

Fino al 1875, anno in cui fu completata la linea ferroviaria che da Napoli, con lunghissimo giro per Metaponto sull'Jonio, giunge a Reggio, coloro che non amavano la via marittima, servita da piccoli vapori che facevano molti scali e impiegavano tre giorni, dovettero percorrere la via della Calabria in diligenza per recarsi da ogni punto dell'Italia meridionale fino a Napoli. La veloce linea attuale del litorale tirreno, da due anni elettrificata fino a Salerno che lo sarà completamente fra breve, non è stata aperta al traffico che nel 1895.

Ma, constatazione dolorosamente sorprendente, il monopolio stradale della via della Calabria, quale tramite fra Nord e Sud d'Italia, è durato fino a pochissimi anni or sono. Solo nel 1932 la costruzione di una litoranea tirrenica, subito [...]ziata dal Regime Fascista, è stata compiuta.

Tra Sapri e Paola corrono oggi 122 chilom[...] di comoda strada lungo il Tirreno, mentre [...] ma, per andare dall'una all'altra città, bisog[...] va fare un giro di 220 chilometri, addentr[...] nelle montagne fino al versante jonico, e im[...]gare cinque o sei ore dove ora ne occorrono [...]

Contemporaneamente alla costruzione della [li]toranea, il Regime ha sistemato in modo perf[...] la sede stradale della vecchia via borbonica [...]terna delle Calabrie. Si è trattato di un lav[oro] non facile: nessun confronto può esser fatto [...] altre strade del Regno, che sono montuose [...] quando valicano le Alpi o gli Appennini e [...] generalmente percorrono le valli. La Via d[...] Calabria è parallela alla catena appenni[...] quindi, taglia, non segue le valli, e dovendo [col]legare centri importanti, che si trovano a [...] quota, non può mantenersi in cresta, ma d[...] continuamente scendere, per poi risalire.

Le ragioni che imposero al Governo borb[...]co questo tracciato, che sembra assurdo per [...] via di grande comunicazione da percorrersi [...] pesanti diligenze inadatte alle forti pend[...] consistettero nella preoccupazione di colle[gare] soltanto i centri urbani interni. Le coste del [Tir]reno erano infestate dalla malaria, incolte, [...]

ATRANI, STRETTA FRA TRE PARETI QUASI A PICCO E IL MARE. (Fot. S. Bricarelli)

CETARA, PITTORESCAMENTE ADAGIATA IN UN PROFONDO VALLONE. (Fot. S. Bricarelli)

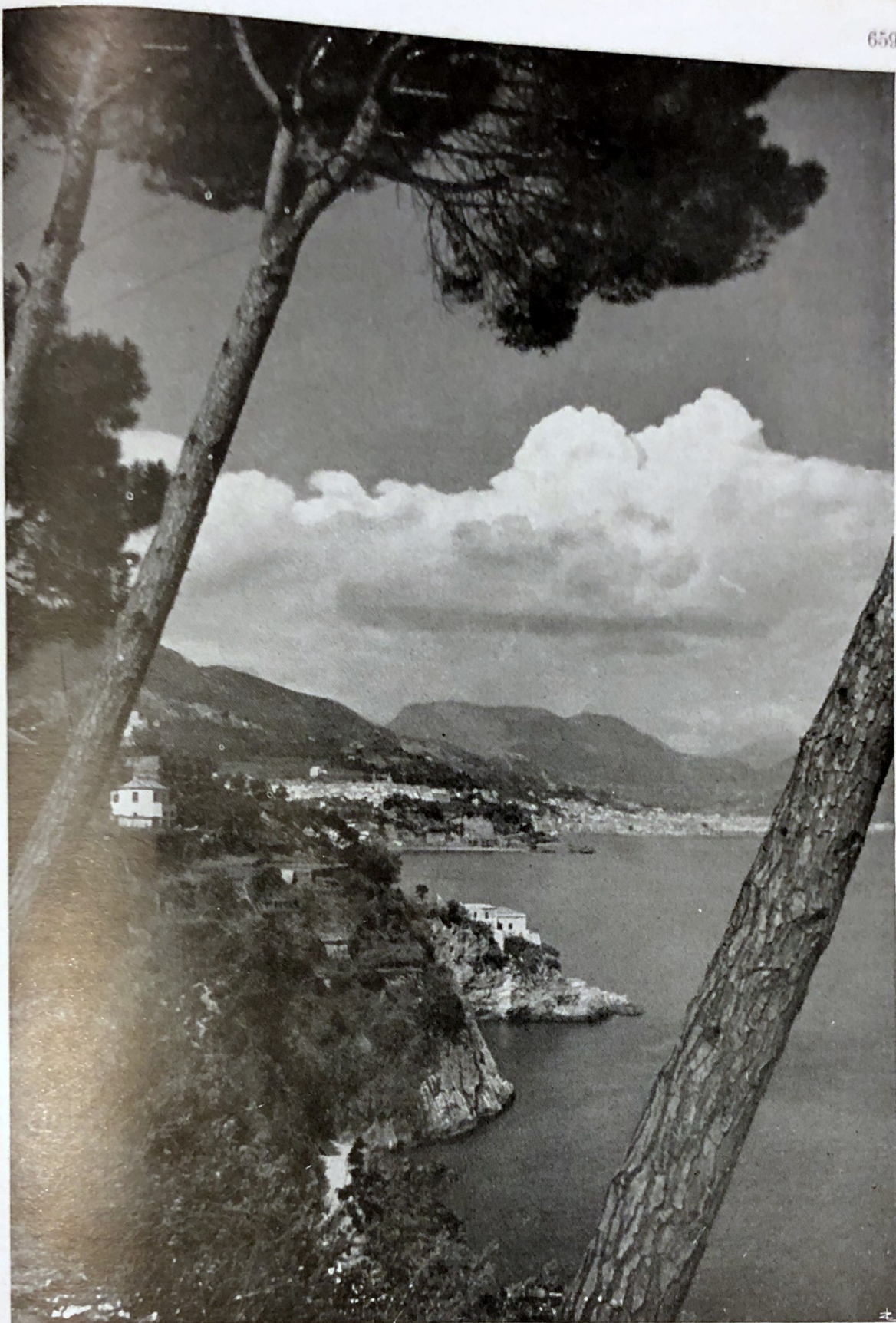
L'ANTICO CO... SIDONIA, IN ... SALERNO.

(Fot. S. Bricc...

agglomerati urbani, poco sicure: i numerosi torrenti, inoltre, avrebbero reso il transito anche più disagevole e infrequente, in quel tempo in cui non si costruivano ponti che sui corsi d'acqua permanentemente inguadabili.

Come risulta dall'annessa cartina, per recarsi da Napoli a Reggio, nel tratto più lungo (circa 350 chilometri) Battipaglia-Bivio di Nicastro, si può scegliere fra due statali: la litoranea tirrenica, in parte di recente costruzione, e la Via della Calabria, interna, che segue l'Appennino. La strada litoranea, che passa in mezzo ai templi di Paestum, quando il fondo strad... si sarà consolidato e i raccordi nella piana ... Santa Eufemia saranno compiuti, potrà risu... re più rapida per i minori dislivelli e lievem... più breve: ma la vecchia strada interna cons... verà pur sempre un maggiore interesse dal p... to di vista turistico, percorrendo il cuore di u... regione tra le meno conosciute d'Italia, la L... cania e la parte interna delle tre Calabrie.

Fino a Salerno, l'autostrada di Pompei, ai p... di del Vesuvio, e le possibili deviazioni per ... costiera amalfitana attraversano località che ...

SUL DECLI-
DEL COLLE E
IL MARE.

(Fot. S. Bricarelli)

vrebbero essere a tutti note. Dopo Eboli, varcato il Sele, si presenta alla vista il sontuoso e ricco palazzo disegnato dal Vanvitelli.

L'Alburno (1742 metri) chiude da presso l'orizzonte a sinistra; a destra, Castelluccio Cosentino è annidato in cima ad un erto cono verde.

Al settantesimo chilometro siamo alle grotte di Pertosa, emule di quelle di Postumia, e poi alla Certosa di Padula, dal chiostro immenso, la cui chiesa ha una facciata di grande pregio artistico, come il suo scalone.

Attraversando la piana del Vallo di Diano, di recente bonificata, s'incontra la ridente città di Sala Consilina; poi si riprende la salita, fino alla piana del fiume Crati, presso Cosenza.

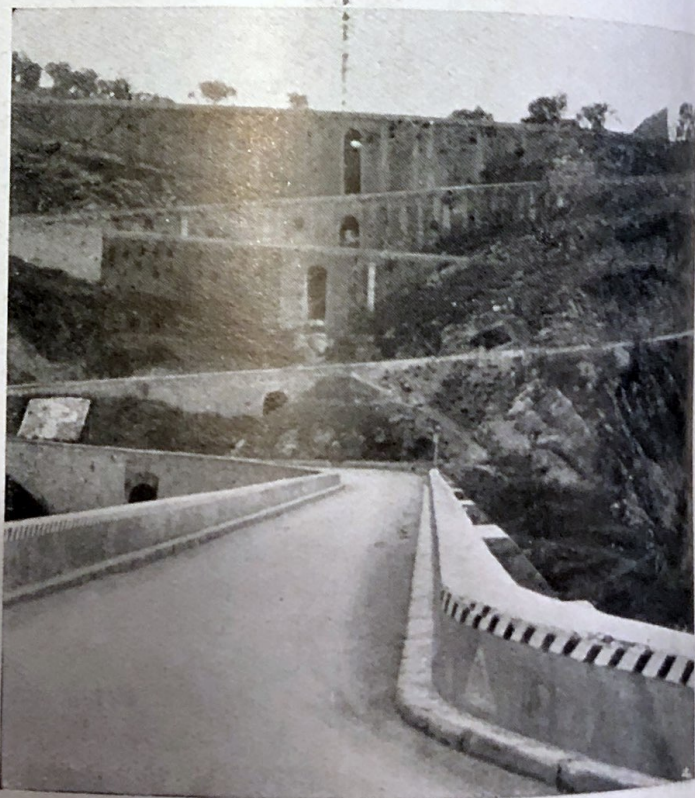
In Lucania, nella località detta il Fortino, nella valle del Crati e alla piana di Rosarno, in Calabria, tre semplici ricordi marmorei ci parlano rispettivamente del sacrifizio di Carlo Pisacane, dei fratelli Bandiera e di un gruppo di martiri calabresi massacrati sulla strada dalle guardie borboniche nel '48. Lagonegro è una linda cittadina che invita a sostare, anche perchè situata quasi a metà strada fra Napoli e Cosenza. La par-

PAESTUM: LA PORTA DELLA GIUSTIZIA. (Fot. S. Bricarelli)

te nuova del percorso, sistemata sotto il Regime, è larga ed alberata. Il fiume Lao, che divide la Lucania dalla Calabria, scorre in una vastissima valle. Al Nord, Castelluccio stende le sue case su una cresta, al sole di mezzogiorno. Dall' altro lato della valle è Mormanno, dove un faro, eretto sul monumento ai caduti della grande guerra, lancia di notte il suo raggio per parecchie decine di chilometri intorno.

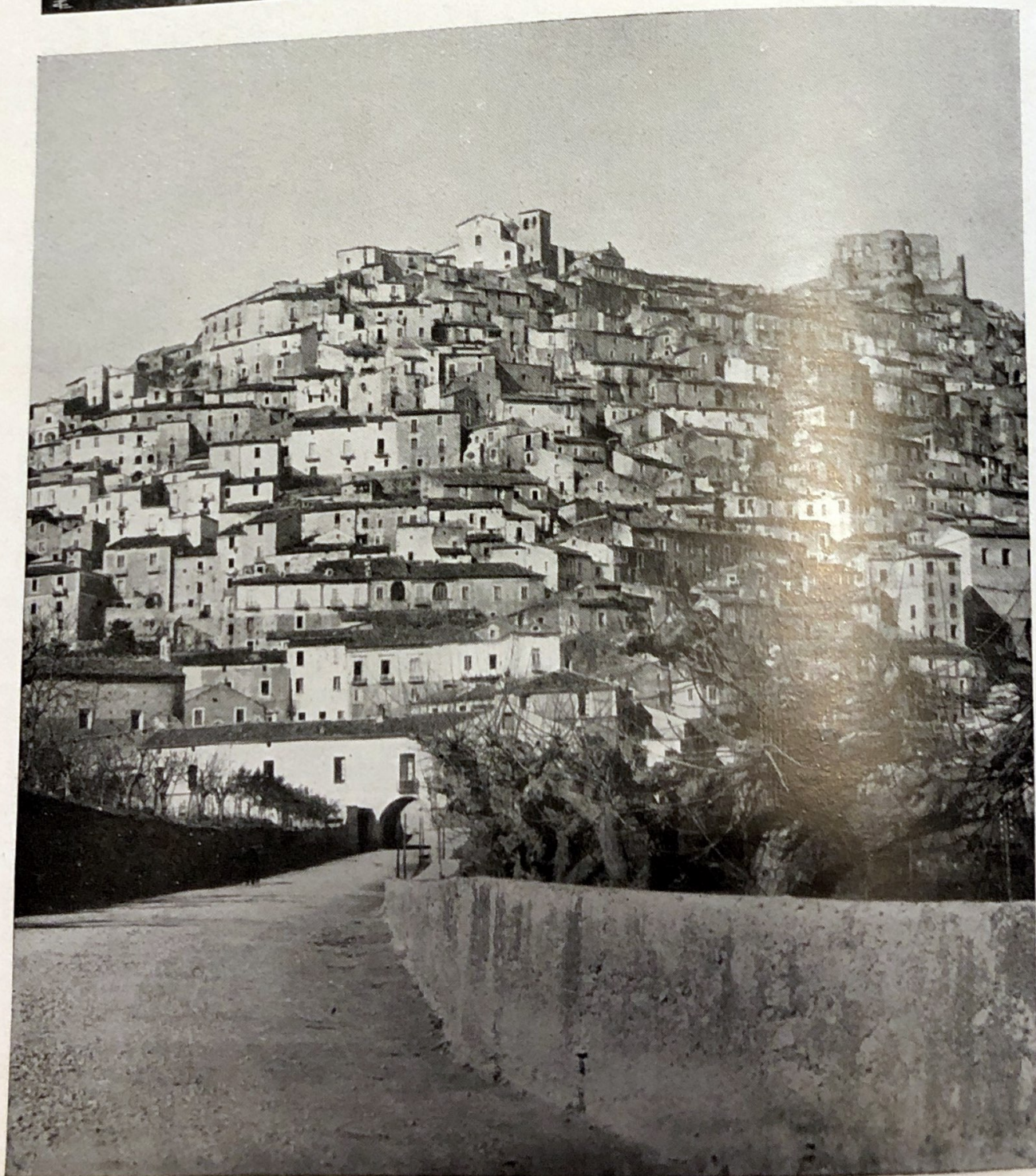
Dopo Mormanno siamo su un altopiano appenninico, che bruscamente precipita verso il piano di Castrovillari. La discesa, che non per nulla si chiama la Dirupata, ha pendenze inusitate, ma il fondo stradale e il robusto parapetto la rendono sicurissima. Morano Calabro è uno dei paesi più pittoreschi che s'incontrano durante il viaggio: un intero colle coperto da casette, simile ad una gigantesca piramide rivestita da tanti piccoli cubi tutti bianchi.

La strada continua pianeggiando da Castrovillari a Cosenza; poi, fino al fiume Amato, presenta cinquanta chilometri di salite e discese tortuosissime, che sono fra i tratti più belli. A Tiriolo si possono vedere il Tirreno e l'Jonio, che si presentano con due colori profondamente diversi e per un curioso magnifico effetto ottico sembrano anche a livelli differenti.

L'ultima parte della strada della Calabria, che ci conduce fino a Reggio, è senza dubbio la più bella e

IL PONTE DI CAMPESTRINO. (Fot. dell'A.)

I TEMPLI DORICI DI PAESTUM. (*Fot. S. Bricarelli*)

(Fot. Pezz

MORANO CALA
DALLE CASE FITTA
TE ALLINEATE A
NO AL COLLE CO

(Fot.

la più ridente: l'azzurro del mare ci fa quasi sempre compagnia e ben presto la Sicilia si presenta a fare da sfondo al panorama.

Se questa terra è stata spesso sconvolta dal terremoto, mai si è data per vinta; la sua forte gente ha ricostruito le sue case, le sue chiese, le sue piazze con ostinata e virile tenacia. Negli ultimi anni il Regime, con la costruzione di opere di bonifica e la concessione di mutui, ha reso possibile il manifestarsi d'iniziative, che hanno dato vita a linde cittadine, con strade larghe e luminose anche dove lo spazio era poco tra il mare che stringe e la montagna, come Pizzo, Palmi, Bagnara, Scilla. Quattro nitide cittadine fra la roccia, il verde degli agrumeti e l'azzurro del mare. Foreste di ulivi centenarii, grandi alberi di altissimo fusto, ignoti alla coltura dell'Italia centrale, fiancheggiano la strada fra Vibo Valentia e la piana di Radicena. La vegetazione ha calde note tropicali ricche di colore. Il verde scuro dei giardini di aranci, di bergamotto, di limoni, si alterna col verde chiaro delle piante di fichi d'India e di aloe, che a siepi senza fine fiancheggiano la strada lungo lo stretto. Dal Monte Sant'Elia, vicino a Palmi, a un chilometro dalla statale, lo stretto di Messina appare perpendicolarmente, come visto da un aeroplano. Da Reggio e da Messina, anche in navigazione, lo Stretto, per la forma incurvata della punta del faro Peloro, sembra un magnifico lago. Dal Monte Sant'Elia, invece, appare nitido e preciso ne' suoi contorni. Da quell'altezza si vedono benissimo anche l'Etna coperto di neve e il cono dello Stromboli.

A Villa San Giovanni le navi-traghetto sono pronte a condurci, con la nostra macchina, per poche decine di lire, a Messina, su tre chilometri di mare.

A Reggio, la mole, quasi compiuta, del Museo della Magna Grecia, che il Duce ha voluto perpetuasse l'antica gloria della città, segna la fine della strada della Calabria. Siamo all'Jonio.

C. DE BLASIO DI PALIZZI

PADULA - LA CERTOSA DI S. LORENZO.

(Fot. Parisio)

RABDOMANZIA GRAVIMETRIA E METEOROLOGIA ALLA RICERCA DI NUOVE VIE SOTTERRANEE A POSTUMIA

Gli escursionisti in visita a Postumia si domandano generalmente quale sia l'estensione delle famose Grotte sotterranee. Qualcuno di essi vorrebbe visitarne anche i rami secondarî non aperti al pubblico e i lunghi tratti percorsi sotterra dal fiume Piuca, il quale, come il Lete dantesco,

.... quivi discende
per la buca di un sasso ch'elli ha roso
col corso ch'elli avvolge e poco pende.

A costoro specialmente dedichiamo queste note.

Quanti hanno già avuta l'occasione di visitare le Grotte di Postumia avranno notato l'aprirsi qua e là di passaggi, di antri laterali, in cui lo sguardo si profonda e si perde nell'oscurità o in una diffusa luce indiretta di piacevole effetto, che ne rischiara il primo tratto.

Già nel *Grande Duomo,* ossia nella prima cavità che si presenta quasi d'improvviso al visitatore, non appena il minuscolo treno sotterraneo si è messo in moto, si apre la storica *Grotta dei nomi antichi,* lunga 400 m., sulle cui pareti sono conservate firme e date che risalgono ad alcuni secoli fa; mentre nel profondo del vasto baratro ha inizio il tortuoso percorso sotterraneo della Piuca, che ritroveremo cammin facendo.

Alcune centinaia di metri più oltre, sotto la scarpata della comoda strada interna, uno stretto pertugio cela l'ingresso alla luccicante *Grotta dei cristalli,* esplorata per la prima volta nel 1925 da L. V. Bertarelli e da G. A. Perco, odierno direttore delle RR. Grotte.

Lungo il braccio mediano un altro angusto passaggio dà adito alla *Grotta dell'uomo nudo*, così denominata perchè nudo, o quasi, ne uscì lo scopritore durante la difficilissima prima esplorazione.

Nel vasto tornante della strada che sale al *Cavernone dei concerti* si apre il lungo ramo del *Tartaro,* reso ancor più tetro dal cupo bagliore rossastro dell'illuminazone. Superato un suggestivo laghetto sotterraneo, l'*Acheronte,* si raggiunge il corso del fiume Piuca, che fu risalito per la prima volta verso il *Grande Duomo* da Adolfo Schmidl nel 1851.

Nel grandioso cavernone, dove risuonarono gli armoniosi accordi dei concerti di Pietro Mascagni, e sotto l'immane collina del *Grande Calvario* è tutto un diramarsi di grotte in ogni senso, invase alcune dalle acque che eccedono la capacità del fiume. La stessa *Grotta del Paradiso,* la splendente gemma del vasto sotterraneo, era considerata, fin dalla sua scoperta (1891), uno dei suoi tanti bracci inaccessibili.

Grotte e rami laterali, talora notevolmente estesi, come la *Grotta tricolore,* lunga 770 m., e la *Grotta senza nome,* lunga 350,

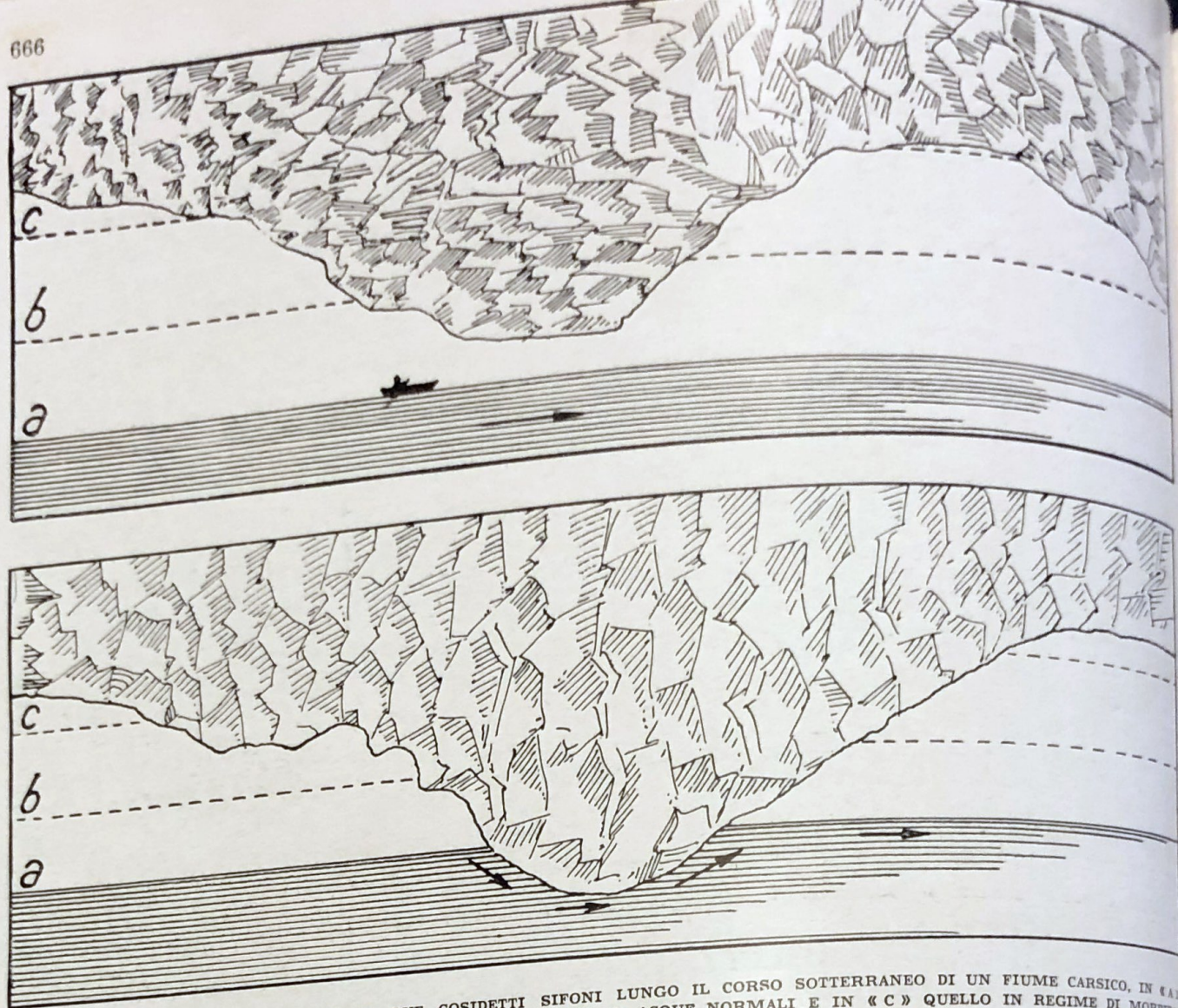
IL SISTEMA DELLE GROTTE DI POSTUMIA E DEL CAVERNONE DI PLANINA, COL PERCORSO SOTTERRANEO DELLA PIUCA.

si aprono qua e là dovunque, e benchè i rilievi topografici condotti negli anni 1923-1925 abbiano frugato in ogni recesso, non è ancora esclusa la possibilità di gradite sorprese in avvenire.

Quale tesoro di naturali bellezze può riserbare alle future generazioni il sottosuolo di Postumia!

Le ricerche offrono ancora vasto campo di indagine nel tratto più settentrionale della rete, nel complesso della *Grotta nera* e dell'*Abisso della Piuca*, messi in comunicazione col rimanente delle grotte il 28 Ottobre 1925, per mezzo della galleria artificiale che ricorda il nome e l'attività operosa di L. V. Bertarelli a pro' di questo impareggiabile capolavoro della natura.

Nell'agosto del 1936 l'estrema magra estiva consentì l'esplorazione di un nuovo ramo del sistema *Grotta nera-Abisso della Piuca*. Da tempo si lavora a indagare i tratti tuttora inesplorati del corso sotterraneo della Piuca, in particolar modo la lacuna che si stende per oltre due chilometri fra l'abisso omonimo e la risorgenza del fiume nel profondo lago-sifone, all'estremità del ramo sud occidentale del Cavernone di Planina. Chi sa che un giorno i risultati di questa indagine non possano riunire in un sistema unico due vasti complessi di grotte, offrendo così ai turisti in visita a Postumia tutto un vario, incantevole succedersi di visioni sotterranee su un percorso di circa 12 km., una parte del quale sarebbe naturalmente compiuto su speciali imbarcazioni.

RICERCHE DELLA RABDOMANTE AUGUSTA DEL PIO QUASI AL DISOPRA DEL SIFONE DI EMERGENZA DELLA PIUCA.

PROFILO LONGITUDINALE SCHEMATICO DI DUE COSIDETTI SIFONI LUNGO IL CORSO SOTTERRANEO DI UN FIUME CARSICO, IN «A» E' INDICATO IL LIVELLO DI MAGRA DEL FIUME, IN «B» QUELLO AD ACQUE NORMALI E IN «C» QUELLO IN REGIME DI MORBIDA

RAPPRESENTAZIONE SCHEMATICA DELLA FUNZIONE DEGLI SFIATATOI, DURANTE LA STAGIONE INVERNALE, IN ALTO, E DURANTE QUELLA ESTIVA, IN BASSO, NELLA CIRCOLAZIONE DELL'ARIA NELLE GROTTE. OSSERVARE IL DIVERSO MOVIMENTO DELL' ARIA.

Le indagini idrologiche

Ai fini di una rigorosa conoscenza del cors del fiume, fu nominata, nel marzo 1928, un Commissione per lo studio idrologico della Piu ca nella sua continuità sotterranea, nei dislivell nella portata, nella velocità e nella termicit delle sue acque.

Il problema fondamentale della continuità sot terranea del fiume, attraverso le Grotte di Postu mia fino alla confluenza col Rio dei Gamberi, ne primo tratto del Cavernone di Planina, fu riso to in due modi: con l'immissione di uranina ne Rio dei Gamberi, cioè del caratteristico sale p tassico della fluorescina, derivato del catram da cui emana una potente fluorescenza verd che può essere riconosciuta ad occhio nudo ne la proporzione di un decimilionesimo in confro to alla quantità dell'acqua e col fluoroscopio fi alla proporzione di uno a venti miliardi. L'alt modo consistè nell'immettere nel corso super ciale della Piuca fermenti organici per mez del lievito di birra, contenente il *Saccharomyc cerevisiae*, fungo unicellulare che si moltipli incessantemente per gemmazione. L'esito de

LO SPAZIO DI NEVE INDICA UNO SFIATATOIO, COMUNICANTE CON LE GROTTE, APERTO SUL FONDO DI UNA DOLINA CARSICA.

SFIATATOIO AL DISOPRA DEL TARTARO DURANTE LA STAGIONE INVERNALE: LA COPERTURA NEVOSA DEL BOSCO E' ALTA CIRCA 70 CM.

indagini confermò pienamente l'ipotesi della continuità della Piuca dalle Grotte di Postumia al ramo sud occidentale del Cavernone di Planina, e l'assenza di qualsiasi relazione col Rio dei Gamberi, prima della confluenza.

Ma restava ancora insoluto un enigma: l'andamento del fiume nel suo tratto presunto e inesplorato, fra le due barriere inaccessibili costituite dalle pareti rocciose dei due sifoni estremi, chiusi dalle acque anche durante le maggiori magre. La figura dà un'idea schematica della natura di questi ostacoli, che arrestano tanto spesso le esplorazioni speleologiche lungo le vie sotterranee del Carso.

Dal sifone dell'*Abisso della Piuca,* estremo limite raggiunto dai visitatori delle Grotte, si tentò di aprire un varco attraverso la parete del sifone, mediante una galleria artificiale sopra il livello di magra delle acque, lungo una linea di evidente fratturazione, che avrebbe potuto condurre al presunto lato opposto del sifone. Ma i lavori, già a buon punto, furono temporaneamente sospesi a causa della difficoltà di provvedere a un sufficiente ricambio dell'aria nella galleria dopo il brillamento delle mine.

Le indagini rabdomantiche.

Frattanto l'amministrazione delle RR. Grotte deliberava di affidare ad una rabdomante di provata esperienza alcune ricerche preliminari, per conoscere, sia pure approssimativamente, l'andamento del fiume nel suo tratto ignoto.

Gli studiosi non sono ancora del tutto d'accordo sul fenomeno rabdico: taluni lo considerano di natura puramente fisica, nel senso che certi corpi, come i metalli, e certi liquidi, come l'acqua, il petrolio ecc., emetterebbero delle *radiazioni* capaci di determinare particolari reazioni fisiologiche su alcuni individui dotati di una sensibilità specifica. Altri studiosi spiegherebbero, invece, questa sensibilità come un *fenomeno metapsichico,* poichè sembrerebbe assodato che alcuni rabdomanti possono avvertire la presenza di certe sostanze nel sottosuolo *operando* non sui luoghi, ma su carte topografiche, piani, ecc.

Qualunque possa esserne la natura, il fenomeno è accertato da un'infinità di prove, particolarmente dirette alla ricerca di falde acquifere, di fiumi sotterranei, ecc.

Nella Venezia Giulia si erano avuti altri espe-

CHI POTREBBE PENSARE CHE IL MINUSCOLO PERTUGIO DELLA FIGURA SOTTOSTANTE SIA IN DIRETTA COMUNICAZIONE CON LA SPLENDENTE « GROTTA DEL PARADISO »?

rimenti rabdomantici con esito soddisfacente, come il rinvenimento del corso del Timavo a Trebiciano, presso Trieste, a più di 300 metri di profondità.

Nell'autunno del 1928 la signorina Augusta Del Pio, che non aveva alcuna precedente conoscenza della topografia della regione, partendo dai pressi di una profonda dolina di crollo, la *Piccola Colesciuca,* di poco spostata verso nord rispetto il sottostante sifone di emergenza della Piuca, nel ramo sud occidentale del Cavernone di Planina, perveniva esattamente all'*Abisso della Piuca,* tracciando un andamento dolcemente sinuoso della massa d'acqua del fiume, attraverso rilievi e depressioni carsiche e ad una profondità media di 150 metri.

Diranno i futuri accertamenti in quale misura siano attendibili i risultati delle ricerche rabdomantiche nei terreni carsici. Si deve tuttavia riconoscere fin d'ora, senza tema di cadere in soverchio ottimismo, che il presunto tracciato del fiume Piuca, indicato dalla signorina Del Pio, non si scosterebbe eccessivamente dalla linea del suo percorso probabile, quale risulta da ulteriori ricerche sul terreno, basate su ben altri ordini di fenomeni e compiute con altri mezzi d'indagine.

Le ricerche gravimetriche.

A poco più di due anni dalla sua fondazione, nel 1931, l'Istituto Italiano di Speleologia iniziava un'attiva collaborazione con l'Istituto di Geodesia della R. Università di Padova per una campagna di ricerche gravimetriche nella regione carsica di Postumia, sotto l'autorevole direzione dell'on. sen. prof. Emanuele Soler, Presidente della R. Commissione Geodetica Italiana nel Consiglio Nazionale delle Ricerche. La regione carsica postumiese fu battuta, su una zona di circa 35 kmq., con tutta una serie di stazioni eötwössiane mediante un recen-

SOTTO, FRA ARBUSTI BRINATI, L'IMBOCCO DI UN POZZETTO-SFIATATOIO IN COMUNICAZIONE CON QUESTO SUGGESTIVO TRATTO DEL CORSO SOTTERRANEO DELLA PIUCA.

tissimo modello della *Bilancia fotografica a torsione Eötwös-Schweydar*.

La parte essenziale della bilancia di torsione è rappresentata da due aghi cilindrici di magnalio (leggerissima lega metallica di alluminio e magnesio) fra loro paralleli, disposti orizzontalmente e sospesi per il loro centro di massa ad un sottilissimo filo di platino iridiato, del diametro di 4 centesimi di millimetro. Ad un'estremità degli aghi è appeso, mediante un tenue filo di bronzo fosforato, un peso di platino di circa 31 gr. Alla estremità opposta è applicato un contrappeso equilibratore.

L'attrazione esercitata dalle masse esterne e interne della terra sui vari punti dei due aghi di magnalio imprime ad essi un lieve movimento di rotazione attorno al filo di platino a cui sono sospesi. A questo movimento — variabile da stazione a stazione, non solo, ma in una stessa stazione per la posizione degli aghi rispetto al meridiano del luogo — si oppone la resistenza dell'aria e del cosidetto *momento* di torsione del filo di platino. Ne risulta che, dopo un certo periodo di oscillazione, gli aghi si arrestano in una posizione, la quale, registrata automaticamente, ora per ora, con un dispositivo luminoso su una lastra fotografica mossa da un apparato di orologeria, offre i dati fondamentali per calcolare il valore della componente verticale di gravità. Ripetendo l'esperimento in più punti, si ottiene così un complesso di determinazioni sufficientemente esatte per ricostruire la probabile configurazione del terreno in profondità.

La prospezione gravimetrica del Carso di Postumia ha stabilito dati di notevolissima importanza per indagare il tratto ignoto del corso sotterraneo della Piuca. Nella fascia compresa fra gli estremi dell'inesplorato percorso del fiume s'è rivelata tutta una zona a notevole deficienza gravimetrica, che conferma l'esistenza di un vasto canale sotterraneo.

UN PASSAGGIO FORZATO DELLA PIUCA NEL CAVERNONE DI PLANINA. SIAMO IN PERIODO DI ESTREMA MAGRA ESTIVA: E' RICONOSCIBILE IL LIVELLO DEL FIUME AD ACQUE NORMALI. SOLO ECCEZIONALMENTE, DURANTE LE MASSIME PIENE, SI HA LA CHIUSURA A SIFONE DELL'ARCATA NATURALE.

ALLA AEREAZIONE DEL VASTO «CAVERNONE DEI CONCERTI» NELLE GROTTE DI POSTUMIA PROVVEDONO PIU SFIATATOI CHE S'APRONO A GIORNO SUL FONDO DI UNA DOLINA CARSICA.

(Fot. Brisighelli)

Un'altra linea di notevole decremento gravimetrico, quasi parallela alla precedente, venne nettamente individuata più a sud dalle indagini geofisiche compiute con la stessa bilancia di torsione. Questa linea congiungerebbe la grande cavità del Monte Calvario col ramo orientale del Cavernone di Planina, percorso dal Rio dei Gamberi, che si alimenta delle acque del lago di Circonio, in territorio iugoslavo.

Poichè allo stato presente degli studî sull'idrologia carsica di Postumia è da escludere la presenza di corsi d'acqua in questa zona, si è indotti a ricercare le cause della riconosciuta deficienza gravimetrica sotterranea nella probabile esistenza di grotte per le quali defluiva anticamente un fiume sotterraneo, forse la Piuca, che in un lontano periodo dell'Era Quaternaria raggiungeva per altra via il Rio dei Gamberi.

Ulteriori metodiche osservazioni e ricerche potranno ricostruire con maggior precisione la *topografia sotterranea* del Carso di Postumia, là dove la prima campagna di ricerca gravimetrica ha tracciato le grandi linee fondamentali.

Gli sfiatatoi di grotta.

Assai prima di ogni previsione, un altro ordine di fenomeni si presentò nel 1933. Si tratta dei cosidetti *sfiatatoi di grotta* del Carso di Postumia, che, studiati, possono conferire alla miglior conoscenza dell'idrografia della regione.

In una animata seduta del I Congresso Speleologico Nazionale, tenuta a Postumia il 12 giugno del 1933, il prof. Giuseppe Crestani richiamava l'attenzione degli speleologi italiani su caratteristici fenomeni che si manifestano, durante l'inverno, nella regione carsica postumiese relativamente alla circolazione dell'aria nel vasto sotterraneo naturale.

Incaricato di fare indagini sull'interessante fenomeno, potei notare, nella stagione fredda, correnti d'aria, con temperatura variabile da 11° a 8°, sprigionarsi da aperture del suolo, nel fondo o ai margini di caratteristiche *doline* sovrastanti alle grotte. L'aria calda, così emessa, nelle mattinate più rigide si condensa e dà luogo al formarsi di nebbie, di pennacchi di vapore acqueo, visibili anche ad una certa distanza. Quando nevica, la temperatura dell'aria uscente impedisce naturalmente l'accumularsi della neve intorno alle bocche emittenti.

In estate, invece, la corrente d'aria viene aspirata dall'esterno verso l'interno.

Dove può accumularsi questa notevole massa fluida aspirata da tali bocche per tutta la durata della stagione calda? E quale l'origine dell'aria umida e calda emessa nei mesi invernali?

Le ricerche del prof. Crestani nell'interno delle Grotte di Postumia lasciavano facilmente intuire la risposta a queste domande; le prove sperimentali ne confermarono l'attendibilità. Notevoli quantità di fumo, prodotte artificialmente nella stagione estiva presso le ricordate fenditure del suolo, furono interamente assorbite, e giunsero, in tempo più o meno breve (da 20 a 30 minuti) nell'interno delle Grotte.

Queste aperture del suolo carsico postumiese rappresentano, quindi, altrettante vie naturali per la circolazione dell'aria fra l'esterno e le sottostanti grotte, donde il nome di *sfiatatoi di grotta* loro attribuito. Dato di fatto, questo, di notevole valore anche per coloro, pochini in verità, che temono uno scarso ricambio d'aria nell'interno delle Grotte. Come si vede, all'aerazione dell'esteso sotterraneo, non esclusi i rami secondari, provvede la natura in modo regolare, direi quasi automatico, diverso da stagione a stagione. Ognuno comprende che il movimento dell'aria nell'interno delle Grotte si deve alla differenza di pressione — determinata dalla diversa temperatura — fra l'aria esterna e l'aria interna (nell'interno la temperatura si aggira costantemente intorno ai 9°, mentre all'esterno varia notevolmente secondo le stagioni).

A manifestazioni del tutto analoghe si deve la scoperta di importanti grotte nel Carso della Venezia Giulia, prima fra tutte la Grotta di Trebiciano, profonda ben 329 m., che raggiunge il corso sotterraneo del virgiliano Timavo, fra il suo ingresso nelle pittoresche voragini di San Canziano e lo sbocco al mare. Nelle vicinanze di Postumia è tipica la scoperta della Grotta di Ottocco Grande, lunga 450 m. e collegata dal corso sotterraneo della Piuca al sistema di Postumia. I più vecchi del luogo ricordano ancora che alla scoperta della grotta si giunse per lo sprigionarsi di aria calda, durante l'inverno, da una imponente falda detritica addossata all'attuale ingresso, sulla quale non si notava mai la neve.

Gli sfiatatoi di grotta del Carso di Postumia mi suggerirono l'idea di ricercare consimili manifestazioni nella zona soprastante al tratto inesplorato della Piuca, in quella ben nota fascia di terreno, cioè, dove le prospezioni gravimetriche con la bilancia di torsione avevano riconosciuto una zona di sensibile deficienza di massa in profondità e dove le indagini rabdomantiche presupponevano il percorso sotterraneo del fiume.

Osservazioni dirette e un'inchiesta fra le persone più pratiche del luogo mi condussero alla scoperta di due cavità, emittenti — nella stagione fredda — buffate d'aria calda che si condensa in vapore. Lo stesso fenomeno avevo più volte osservato in precedenza, durante notti freddissime, lungo l'*Abisso della Piuca*, in occasione di misurazioni termiche nell'interno e all'esterno.

La prima di queste cavità, che si apre a 500

SPETTACOLO INVERNALE NON COMUNE! LO SPECCHIO D'ACQUA DELLA PIUCA COMPLETAMENTE GELATO, POCO A MONTE DELL'INGRESSO NELLE GROTTE DI POSTUMIA.

(Arch. Fot. T. C. I.)

m. in direzione N N-E dell'*Abisso della Piuca*, venne già esplorata per oltre un centinaio di metri di profondità, senza che si potesse raggiungere il presunto corso sotterraneo del fiume, indicato assai vicino dalle ricerche rabdomantiche. Ma il rinvenimento di sabbie fluviali verso il fondo, miste a elementi rocciosi arenacei (tale è, per la maggior parte, la natura del letto della Piuca nel suo percorso superficiale) lascia qualche speranza di essere in prossimità di un ramo principale del grande collettore sotterraneo.

La scoperta della seconda cavità è di data recente, poichè risale all'estate del 1936. Si tratta di un pozzo verticale a pareti divergenti verso la base, poco profondo allo stato presente delle esplorazioni. Il fondo è completamente ricoperto di grossolano sfatticcio roccioso e di abbondante legname fradicio caduto dall'esterno. La morfologia del pozzo, scavato lungo una nettissima linea di frattura, non lascia dubbio che la cavità debba ulteriormente proseguire in profondità.

Il presumibile corso sotterraneo della Piuca si troverebbe, secondo le indagini rabdomantiche, in questo punto, a circa 200 m. verso sud, distanza poco rilevante, se si pensa che le indicazioni rabdomantiche sono sempre approssimative quando si tratta di corsi d'acqua a notevole profondità, e si tiene presente il fatto che le maggiori cavità carsiche verticali hanno sovente un andamento spezzato in profondità, con spostamenti orizzontali anche di centinaia di metri.

Quanto alle prospezioni gravimetriche compiute nella zona, risulta che non è da ritenere molto lontana una deficienza di massa in profondità. Attendibile, quindi, l'ipotesi che il percorso sotterraneo inesplorato del fiume Piuca debba trovarsi nelle immediate vicinanze di questo pozzo.

Le ricerche future.

Nella sua ultima seduta annuale il Consiglio dell'Istituto Italiano di Speleologia, a proposito delle ricerche del tratto ignoto del corso sotterraneo della Piuca, riconosceva che, per un complesso di circostanze e di induzioni, l'esplorazione dei due pozzi-sfiatatoi, ai quali si è fatto cenno, merita la massima considerazione.

Opportuni lavori sul fondo dei due pozzi potrebbero aprire la via al raggiungimento del corso inesplorato della Piuca in un suo tratto intermedio fra i laghi-sifone estremi. Il notevole dislivello fra la bocca superiore dei due pozzi e il sottostante probabile alveo del fiume, la facilità di incontrare strettoie e passaggi difficili, attraverso i quali aprirsi la via ad ogni costo, con ogni mezzo, rappresentano certo difficoltà tecniche non lievi, ma esse non potranno arrestare gli speleologi italiani, che vantano incontestablii primati nell'esplorazione sotterranea.

L'*Abisso della Preta*, sui Monti Lessini, con 636 m. di profondità; la *Tana di Eolo*, nelle Alpi Apuane, con 580 m., e, nel Carso della Venezia Giulia, l'*Abisso di Verco*, profondo 520 m., l'*Abisso Bertarelli* (450 m.) e l'*Abisso Prez* (420 m.), sono altrettante vittoriose tappe della esplorazione speleologica italiana. E non sono le sole!

Raggiunto, in un punto qualunque, il tratto inesplorato della Piuca, sarà facile, in un secondo tempo, dopo opportuni rilievi topografici, l'attraversamento dei diaframmi rocciosi estremi con gallerie artificiali. Forse anche allora nuove difficoltà, altri ostacoli sorgeranno, vie laterali potranno delinearsi, nuovi bacini d'acqua a sifone potranno far sostare gli esploratori. Ma, frattanto, altri mezzi d'indagine si presenteranno, soluzioni nuove, inattese, scaturiranno dall'attento studio geomorfologico della regione e da eventuali ricerche geosismiche, geoelettriche, ecc.

Come si vede, il campo dell'esplorazione sotterranea nel Carso di Postumia si presenta ancora quanto mai vasto ed in certo senso attraente agli studiosi. Lasciato in abbandono da qualche decennio, questo campo si va già dissodando con la fiorente ripresa degli studi italiani, validamente sostenuti dal Governo fascista.

FRANCO ANELLI

ESECUZIONE DEL RILIEVO TOPOGRAFICO DEL TRACCIATO SOTTERRANEO DELLA PIUCA, SECONDO LE INDICAZIONI RABDICHE.

Vita del Touring

PER LA MORTE DI GUGLIELMO MARCONI

Guglielmo Marconi non è più: «raramente la certezza dell'immortalità fu unita alla morte come in quest'ora di lutto per l'Italia e per il mondo». Soltanto quando si spegne la luce di un genio che splendeva su tutto l'Orbe, popoli e Nazioni sentono di avere un comune retaggio di gloria e di speranza da custodire ed accrescere; e perciò Guglielmo Marconi ha servito l'umanità anche morendo.

Guglielmo Marconi apparteneva alla grande famiglia del Touring. Mezzo milione di cuori, stretti da sùbita angoscia alla ferale notizia, si uniscono al lutto della Patria e si elevano nell'apoteosi.

Le Vie d'Italia dedicarono a Guglielmo Marconi, alla sua vita intima e alle conquiste della scienza radioelettrica importanti scritti; gli ultimi due nei fascicoli di novembre 1935-XV (A. Zammarchi - *Guglielmo Marconi e le radiocomunicazioni*) e di gennaio 1937-XV (E. Biagini - *Con Guglielmo Marconi a bordo dell'«Elettra»*). Ad essi rimandiamo i Lettori che in quest'ora desiderino riavvicinarsi in ispirito all'Uomo e alla sua opera.

Verbale di scrutinio

delle schede di votazione per l'approvazione del Bilancio 1936 e delle relative: Relazione del Consiglio e Relazione dei Sindaci, pubblicate nella Rivista mensile del T. C. I. «Le Vie d'Italia» n. 5, maggio 1937-XV e sul «Bollettino di Inform. ai Soci» n. 2, maggio 1937-XV.

Nella Sede del Touring Club Italiano oggi lunedì, 2 agosto 1937-XV, alle ore 9 i Sindaci sottoscritti, rag. cav. Camillo Magnocavallo, dott. rag. G. B. Rocca e rag. cav. uff. Angelo Lonati si sono riuniti ed hanno proceduto allo spoglio delle schede inviate per la votazione *ad referendum* chiusasi il 31 luglio 1937 in conformità all'ordine del giorno pubblicato nella Rivista «*Le Vie d'Italia*» maggio 1937-XV e nel n. 2 del «*Bollettino di Informazioni ai Soci*», maggio 1937-XV e in obbedienza al disposto dell'art. 33 dello Statuto Sociale dànno atto col presente verbale dei risultati:

Votanti	N. 31.044
Approvano il Bilancio	» 30.976
Non approvano il Bilancio	» 68

Sono eletti pel triennio 1937-38-39 a Consiglieri i Signori:

Badini dr. gr. uff. Mario . .	con voti	N. 30.952
Gorla dr. ing. gr. uff. Gius.	» »	» 30.952
Johnson comm. Federico . .	» »	» 30.934
Moro rag. comm. Piero . .	» »	» 30.951
Bognetti prof. Gian Piero . .	» »	» 30.987
Vandone dr. prof. ing. gr. uff. I.	» »	» 30.975

e per l'esercizio 1937 a Sindaci i Signori:

Lonati rag. cav. uff. Angelo .	con voti	N. 30.971
Magnocavallo rag. cav. Camillo	» »	» 30.952
Rocca dr. rag. Giambattista .	» »	» 30.969

Sono stati dati anche alcuni pochi voti su nominativi diversi.

Sono approvate le modificazioni agli art. 5, 6 e 7 dello Statuto Sociale, secondo il testo riportato a pag. 302 de «*Le Vie d'Italia*» 1937-XV, e a pag. 6 del n. 2 del «*Bollettino di Informazioni ai Soci*» 1937-XV con voti 29.542; contrari 1502.

Non essendosi fatta dai presenti alcuna eccezione, il verbale viene chiuso alle ore 12 previa lettura ed approvazione.

I Sindaci: rag. A. Lonati, rag. C. Magnocavallo, dott. rag. G. B. Rocca.

La "Carta Automobilistica al 650.000„

Come abbiamo ripetutamente annunziato, la nuova edizione della «*Carta automobilistica al 650.000*», adeguata alle presenti condizioni della viabilità e migliorata nella sostanza e nella veste, è disponibile nel suo primo foglio — *Italia Settentrionale* — al prezzo di L. 9 alla Sede del T. C. I.; L. 10 franco di porto nel Regno, Impero e Colonie; L. 12 all'Estero.

La "Campagna del Mezzo Milione„

Anche in questo numero della Rivista possiamo registrare nuove benemerenze dei Soci per la «*Campagna del mezzo milione*». A parteciparvi, i più affezionati amici del Touring sono spinti, oltre che dal premio destinato a chiunque procuri un nuovo Socio, anche e specialmente dalla certezza di essere utili a coloro che essi riescono ad inquadrare nelle nostre file.

Fra i possessori dei «Buoni-Premio» compresi tra i numeri 2801-2900 e 2901-3000 sono state ultimamente sorteggiate altre due copie dell'*Atlante Internazionale* e del volume *Gli Stati del Mondo*. La sorte ha favorito il 1° Cap. *Mario Vertuani*, Console Militare del T. C. I. per la R. Accademia di Artiglieria e Genio di Torino e il Magg. Cav. Uff. *Giuseppe D'Agata*, Console del T. C. I. per la R. Scuola Meccanici di Venezia.

Per i Soci che reclamano.

Avendo pubblicato con questo titolo, nel numero di giugno, una nota diretta ai Soci (in verità pochissimi) che reclamano per pubblicazioni non ricevute, abbiamo avuto la soddisfazione di ricevere lusinghiere attestazioni per la diligente puntualità dei nostri servizi di spedizione, fra cui questa del comm. Ermanno Armao, R. Console Generale d'Italia a Colonia (Germania):

«Ho letto nell'ultimo numero de «*Le Vie d'Italia*» il trafiletto *Per i Soci che reclamano*. Io sono Socio del T. dal 1906, e in questi 31 anni ho cambiato recapito più di 20 volte! Orbene: riviste, bollettini, carte, guide, ecc. ecc., tutto mi è sempre regolarmente pervenuto: le mie collezioni sono al completo, e mai ho avuto da reclamare. Per mia esperienza, servizi del T. e servizi postali funzionano a puntino».

Un lutto del Touring.

Il 26 luglio si è spento a S. Margherita Ligure il rag. comm. Gino Turrini, che dal 1899 al 1919 fu Sindaco operoso e assiduo del Touring Club Italiano. I Dirigenti del Sodalizio, profondamente rattristati, rinnovano alla Famiglia le più sentite condoglianze.

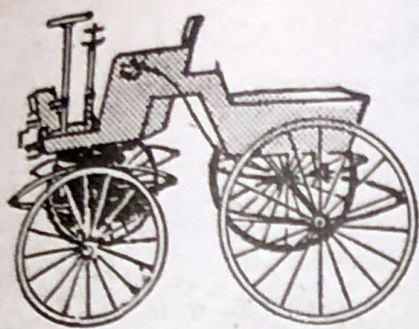
Esempi da imitare.

Anche in questo numero de *Le Vie d'Italia* siamo lieti di poter registrare lo spontaneo invio, da parte di numerosi Soci Vitalizi, della quota integrativa di L. 22.50 o di L. 30, secondo cioè che si tratti di Soci inscritti con la quota di L. 150 (prima del 1932) o di L. 200 (dal 1932 al 1935) a rimborso della somma versata dall'Amministrazione del Touring per convertire il loro contributo in Rendita 5 %.

Ecco un'altra serie di « esempi da imitare »:

Dott. Maurizio Conture, Firenze; Padre Fabiano Milianelli, Firenze; Zanetti Guido, Bergamo; Dott. Luigi Bader, Bolzano; Rag. Lorenzo Argentero, Bologna; Pozza Omero, Verona; Rognoni Giovanni, Milano; Narducci Francesco, Torino; Gambino Ulrico, Gorizia; Avv. Marcello Di Martino, Milano; Rosa Ambrogio, Piovene-Rocchette; Marenghini Giovanni, Intra; Rag. Luigi Ruggeri, Torino; Felice Roberto, Console del T. C. I., Netro; Cap. Nicola Russo, Rionero in Vulture; Colombo Marco, Console del T. C. I., Como; Cav. Uff. Carlo Pietro Campione, Napoli; Ing. Filippo Cuttica, Milano; C. M. Rag. Cav. Iro Voltini, Console Militare T. C. I., Crema; Cav. Uff. Guido Balboni, Firenze; Avv. Prof. Adolfo Rava, Padova; Ing. Arch. Italo Guidi, Firenze; Rag. Gr. Uff. Paolo Errera, Venezia; Dott. Giovanni Giuriati, Venezia; Gola in Lavagno Maria Teresa, Torino; D'Amato Maria, Torino; Valcarenghi Binda Anna, Milano; Saibene Paolo, Milano; Guglielmina Ulderico, Varallo Sesia; Giusti Giuseppe, Modena; Dott. Attilio Gorisi, Reggio Emilia; Oberti Oberto, Milano; Savoia Ferdinando, Bologna; Giannini Giovanni Francesco, Cutigliano; Rag. Riccardo Zannoni, Ferrara; Aldrovandi Fernando, Gropparello; Tedeschi Prospero, Fellegara-Scandiano; Dott. Stefano Pedrioni, Console del T. C. I., Bagnolo Mella; Rag. Roberto Pigorini-Barabaschi, Corneggliano di Viustuno; Clarke Fred. V., Roma; Rag. Cav. Uff. Stanislao Piccioli, Bengasi; Prof.a Clotilde Sadowski, Piacenza; Padre Prof. Cav. Giovanni Principe, Assisi; Gen. Gr. Uff. Giulio De Negri, Trieste; Dott. Comm. Gino Rava, Bologna; Ing. Comm. Achille Binda, Consigliere del T. C. I., Milano; Dott. Ing. Giorgio Marsich, Venezia; Ing. Guido Monti, Pavia; Dott. Ing. Massimo Giadoron, Santa Domenica di Visinada; Avv. Gino Fabbri, Arcidosso; Cav. Uff. Quintino Cerruti, Biella; Binda Volonteri Elvira, Milano; Ing. Comm. Angelo Binda, Milano; Dott. Gino Aguzzi, Belgioioso; Cap. Cesare Angelucci, Firenze; Dr. Bartolo Alosi, Roma; Dr. Giovanni Baldi, Bologna; Dr. Ranieri Adorni Braccesi, Console del T. C. I., Cascina; Cappio Celestino, Campore di Valle Mosso; Ing. Vitaliano Francesconi, Roma; Ing. Antonio Ferrari, Milano; Cav. Edgardo Furia, Console, Bengasi; Orioli Clara Furia, Bengasi; Conte Comm. Ulderico Sottocasa, Tripoli; Platè Dante, Milano; Nocerino Sabatino, Tolmino; Dr. Giampaolo Menegazzi, Villabruna; Ing. Luigi Avetrani, Roma; Canova Giovanni, Biella; Garavaglia Gianfranco, Milano; Fornelli Amleto, Ivrea; Palmieri Mariano, Napoli; Comm. Geom. Angelo Menada, Milano; Geom. Cav. Giuseppe Primavera, Console del T. C. I., Jesi; Cav. Pietro Nosetto, Torino; Moreno Pietro, Asmara; Moschetti Luigi, Console del T. C. I., Aversa; Cav. Angelo Asnaghi, Pioltello; Prof. Giorgio Mortara, Milano; Mortara Alberto, Milano; Mortara Marcella, Milano; Mortara Guido, Milano; Prof.a Giulia Bocca Pennazzi, Firenze; Prof.a Rosa Bollani, Milano; Rag. Comm. Carlo Colussi, Fiume; Avv. Comm. Giulio Moroni, Capo Console del T. C. I., Varese; Ing. Luigi Foschini, Torino; Dott. Francesco Dall'Acqua, Milano; Carpi Antonio, Rapallo; T. Colonnello Cav. Arnoldo Diograzia, Barra; Dott. Gino Volpi Ghirardini, Udine; Thomas Ernesto, Brusimpiano; Rag. Sirio Picco, Veglio Mosso; Cav. Guido Picco, Valle Mosso; Dott. Alvise Calesella, Treviso; Paganotti Guido, Torino; Passera Guido, Milano; Guzzini Gozzelino, Medolla; Girani Duilio, Roma; Salvetti Roberto, Biella; Ceccarelli Ulderico, Genzano di Roma; Frey Emma Ved. Capius, Venezia; Avv. Comm. Pietro Pagani, Venezia; R. Istituto Tecnico « Francesco Carrara », Lucca; Ravasi Giovanni, Monza; Sala Ferruccio, Milano; Dott. Aldo Olivetti, Torino; Sanguinetti Giuseppe, Novi Ligure; Del Corno Tullio, Monte-
varchi; Concina Eugenio, Console del T. C. I., Vi
glio; Candelo Alfredo, Milano; Leantè Gaston J
Grimaldi; Rag. Tullio Magrini, Bologna; Mezzetti
vanni, Galliate; Dr. Ing. Gr. Uff. Emilio Challiol,
ma; Dr. Gian Antonio Fiocco, Valleggio sul Min
Vandelli Alfonso, Venezia; Antonini Augusto, Pia
za; Dr. Enrico Vecchi, Castelnuovo Sotto; Dr. En
Guagno, Torino; Castellani Lodovico, Arezzo; M
Alessandro, Novara; Dr. Irmo Legat, Trieste; L
Lapo, Trieste; Avv. Ruggero Vitale, Genova; Dr.
Cav. Pietro Bonetti, Bologna; Dr. Cav. Marco Mur
re, Trinita; Gen. Gr. Uff. Guido Fenoglio, Corio Ca
vese; Col. Cav. Amleto Bergamini, Roma; Rag. Fran
sco De Sanctis, Mogadiscio; Dr. Felice Banchieri,
nova; Bertotto Evasio, Rosario di S. Fè; Onore B
Giov., Milano; Cav. Giuseppe Caminito, Asmara; Sa
Renato, Console del T. C. I., Dignano d'Istria; Cav.
fonso Solimani, Bologna; Castigliola Leonida, Som
Italiana; Cap. Alberto Falconi, Firenze; Gnes Anto
Fossalta di Piave; Ten. Salvatore Tenuta, Catanza
I Cap. Massimo Bonino, Console del T. C. I., Biog
Avv. Giorgio Barletta, Genova; Dr. Prof. Cav. Ar
Desio, Milano; Comm. Giovanni Cerri, Milano; Gr.
Enrico Cavestri, Brusimpiano; Mattei Ettore, Bolog
Lazzara Giacomo, Trieste; Rag. Giuseppe Tettama
Milano; Rossi Guido, Roma; Mazzinghi Guglielmo,
lermo; Prof. Cav. Aldo Foratti, Console del T. C.
Montagnara; Prof. Dott. Alberto Gentili, Torino; A
Agostino Paolocci, Roma; Ing. Comm. Armando L
pis, Bolzano; Ten. Col. Dott. Cav. Achille Valerj,
dova; Dott. Prof. Giovanni Campora, Genova; A
Cav. Guido Di Fusco, Barra; Conte Giulio Senni,
dia Prataglia; Comm. Hector De-Smaele, Roma;
Ing. Prof. Cav. Gr. Cr. Carlo Montù, Bellagio; Cerr
ti Emilio, Ozzano-Taro; Da Venezia Aldo, Venez
Dott. Alfredo Jacobucci, Livorno; Montabone Ange
Pianezza; Lattes Attilio, Torino; Ing. Imerio Brodi,
rino; De Finetti Giovanni Battista, Milano; Cav. An
lo Chiantera, Taranto; Marconini Federico, Pado
Lichti Nicola, Milano; Ferrara Francesco, Milano; D
Marcell Bachstez, Milano; Terrani Attilio, Vigeva
Dott. Mario Novak, Trieste; Giovenale Brunetto P
tro, Fossano; Zecchi Ettores, Castelfranco Emilia; C
Santi Lo Verde, Palermo; Avv. Eugenio C. Nob
Console del T. C. I., Omegna; Abbigliati Ugo, Fire
ze; Avv. Luigi Raffaelli, Pesaro; Contessa Mary Sen
Badia Prataglia; Perego Angelo, Monza; Locatelli
Mattia, Moretta; Palladino Giuseppe, Asti; Maccag
Emilio Alberto, Genova; Ten. Cesare Vittorio Poes
Addis Abeba; Rag. Giancarlo Ajmone Marsan, Biell
Dott. Vittorio Luigi Pes, Console del T. C. I., Guasil
Comm. Don Fortunato Zocchi, San Macario; Ing. Com
Francsco Brioschi, Milano; Dott. Prof. Fernando Rie
ti, Ferrara; Dott. Enos Perina, Lonate Pozzolo; Ra
Dott. Prof. Francesco Telesio, Roma; Dott. Cav. U
Luigi Ceccherini, Castiglione Fiorentino; Ten. Col. Ra
Cav. Uff. Santoro Tafuri, Pachino; Comm. Vittorio C
vanna, Genova; Gen. Comm. Adolfo Cecchetti, Torin
Dott. Ing. Cav. Uff. Mario Landini, Firenze; Avv. Ca
Uff. Domenico Santo, Roma; Sac. Bernardo Martin
Bertesina; Don Felice Giulio Cane, Torino; Geom. Ar
mando Pancaldi, Ferrara; Carabelli Innocente, Milano
Molteni Giuseppe, Busto Arsizio; Zanni Michele, Roma
Mercati Aldo, Levizzano; Cav. Angelo Magrini, Orbe
tello; Aurogallo Francesco Raimondo, San Remo; Ra
Carlo De Rosa, Genova; Greppi Pietro, Vercelli; Ra
Attilio Nardi, Milano; Dott. Sebastiano Tomatis, Bene
vagienna; Cav. Giovanni Zanderighi, Milano; Fiorenti
no Luigi, Napoli; Dott. Marcello Cellina, Milano; Co
di S. M. Ing. Cav. Mario Bombagli, Capo Console Mi
lit. T. C. I., Tirana; Ing. Ferruccio Cossutta, Trieste
Cressini Carlo, Milano; Cav. Francesco Cigada, Berga
mo Alta; Cav. Don Vittorio Tos, Montanaro Canavese
Catenazzi Rina in Nasi, Como; Monferini Alberto, Mi
lano; Gr. Uff. Tullio Righetti, Roma; Generale Comm
Federico Morozzo Della Rocca, Asmara; Ing. Cav. Van
ceslao Carrara, Genova-Quarto; Ing. Pietro A. Lor
Piana, Quarona Sesia; Dott. Ing. Gianni Angelilli, Roma; Ing. Enrico Beonio Brocchieri, Lodi; Cav. Uff. Armando Carosini, Genova; Prof. Don Lino Bosio, Console del T. C. I., Caldaro; Soc. An. Costruzioni Meccaniche Riva, Milano; Soc. An. Pettinatura di Lane, Vercelli; Comune di Cairo Montenotte; Loro Piana Francesca, Quarona Valsesia; Loro Piana Elda, Quarona Valsesia; Pongiglione Carla, Imperia P.; Ravasio Giuseppina, Como; Pilla Giovanni, Avellino; Dott. Federico De Pasquale, Vittoria; Foà Sansone, Alessandria; Rag. Giuseppe Gortan Cappellari, Rigolato; Pittarelli Luigi, Alba; Maserà Rodolfo Ernesto, Vigevano; Cav. Vero Libero Gentili, Adi Ugri; Dott. Giovanni Schlaepher, Napoli; Colonnello Alberto Torrini, Livorno; Dott. Benedetto Secondi, Locate Triulzi; Avv. Luigi Macario, Bari; Rag. Arnaldo Ostinelli, Como; Morelli Alfonso, Terni; Merlino Andrea L., Genova-Voltri; Dott. Renato De Rose, Cosenza; Dott. Evaristo Calvi, Milano; Coppolecchia Michele, Napoli; Geom. Luigi Bardelli, Piove di Sacco; Barbuti Giuseppe, Bari.

(continua)

AT-9

generazioni Mobiloil

è il migliore olio del mondo

E' dal 1877, da quando in America comparve la prima automobile, che il Mobiloil tiene il passo con la rapida evoluzione dell'industria automobilistica.

Oggi il Mobiloil è altrettanto moderno dell'ultimo tipo di vettura uscito dalla fabbrica. Si stanno ultimando, nella Raffineria di Napoli, i più moderni impianti di raffinazione che esistano al mondo.

Usate Mobiloil nella vostra auto: è il prodotto della più lunga esperienza - è l'olio che dura di più!

VACUUM OIL COMPANY S. A. I.

AUTOMOBILISMO

Conoscete questo « perchè » ?

Riprendendo dopo breve interruzione le nostre consuete chiacchierate divulgative a richiesta dei Lettori, intese a chiarire elementarmente i « perchè » meno appariscenti della tecnica e della pratica automobilistica, ecco oggi uno spunto fertile.

Il Rag. R. A. di Napoli, infatti, tocca nella sua lettera un problema indubbiamente più vasto e interessante di quanto sia nelle sue intenzioni, col semplice « perchè » rivoltoci su un tema apparentemente di dettaglio, ma in realtà affrontante questioni di tendenze fondamentali, che divisero, e stanno forse per tornare a dividere, i progettisti di motori in due campi.

« *Perchè* — domanda il nostro abbonato — *la nuova vettura-utilitaria-tipo allestita in Germania, di cui han dato notizia* « Le Vie d'Italia » *a pag. 245 del Notiziario di giugno, pur essendo a quanto pare una macchina perfezionata e completa, tanto da avere persino le modernissime ruote indipendenti, possiede per contro il motore raffreddato ad aria, come le semplici motociclette? E' giustificata questa soluzione, indubbiamente economica ma non certo pratica nè scientifica per una macchina più pesante e meno veloce, cioè meno ventilata, che le comuni motociclette? Quali eventuali criteri possono averla ispirata, oltre a quello economico?*

Rispondiamo anzitutto precisando i termini della questione nella loro reale portata, che il nostro Lettore non ha interamente afferrata.

Non è detto che il raffreddamento ad aria di alcuni tipi di motore sia stabilito per ragioni prevalentemente economiche o di semplificazione costruttiva. Anzi, in automobilismo si può dire che il sistema più semplice e più economico sia proprio quello ad acqua, tanto più nei tipi con circolazione a termosifone, senza pompa, che tuttavia hanno dato e stanno dando eccellenti risultati pratici (509, Balilla, 500, Fiat 1100, ecc.).

Infatti, se il raffreddamento ad acqua comporta doppia parete nel monoblocco per creare un'intercapedine contenente il liquido, e la presenza di un radiatore e del ventilatore, il sistema ad aria implica anzitutto una fusione assai più delicata e costosa per la presenza delle alette, che hanno esigenze di estensione, profondità, profilo, simmetria e levigatezza (non potendosi lavorare il cilindro fuso, che deve venire esternamente perfetto) sconosciute all'altro tipo di motore. La stessa qualità della ghisa dev'essere migliore e più fina, sia per la miglior fluidità nella fusione che per le maggiori temperature di lavoro; molto più costosi e complicati risultano i modelli, ecc.

D'altra parte, nelle applicazioni automobilistiche, il raffreddamento ad aria non può fare assegnamento sulla sola ventilazione diretta conseguente alla traslazione del veicolo, come in motocicletta: lungi dal poter venire soppresso, il ventilatore va dunque studiato e costruito con più severe caratteristiche o trasformato in una vera e propria turbina, con trasmissione positiva anzichè a cinghia, e con gli opportuni deflettori, collettori e parzializzatori. Lo stesso radiatore viene generalmente conservato, sia pure in proporzioni ridotte, per essere inserito sul circuito di lubrificazione, stante le maggiori temperature raggiunte dall'olio — anche a prescindere dalle esigenze estetiche che impongono il finto radiatore anteriormente al veicolo. Se a ciò aggiungiamo le complicazioni costruttive che il sistema comporta in altri organi del motore, modificandone profondamente le condizioni di funzionamento — del che diremo in seguito — ecco per intanto lecita una prima conclusione: che cioè il sistema, tutto sommato, non è affatto più economico pel costruttore che lavori in grandi serie, in confronto al raffreddamento ad acqua.

Per altre ragioni quindi la nuova vetturetta-popolare-tipo dell'industria tedesca si presenta raffreddata ad aria: essenzialmente per migliorarne l'universalità di impiego, e la semplicità ed economicità *funzionali*.

Il motore raffreddato ad aria permette una ben più vasta latitudine d'uso in condizioni climatiche e termiche estreme, e in mano d'utenti profani, imperiti o distratti. L'acqua ha il difetto di gelare a 0° e di bollire a 100°, che in alta montagna possono scendere a 90° o meno. Nei paesi molto freddi o molto caldi, non indifferenti risultano le necessarie precauzioni dell'utente perchè la sosta non si prolunghi tanto da lasciare interamente dissipare il calore del precedente funzionamento, o, inversamente, perchè l'impiego avvenga con moderazione, senza eccessive persistenze o accentuati sovraccarichi. In relazione ai pericoli del surriscaldo, stanno le conseguenti cure manutentive del motore in fatto di disincrostazione interna dei cilindri, di pulizia del radiatore, di sorveglianza della buona tenuta delle valvole e della compressione, ecc.

È ovvio che nel motore ad aria, caldo e freddo hanno importanza molto minore, o quanto meno non influiscono a termine termometrico fisso; il gelo potrà aggravare le difficoltà di partenza, il surriscaldo diminuirà il tiro e la buona conservazione del motore, ma in nessun caso verrà improvvisamente e perentoriamente impedito il funzionamento o peggio rovinato il motore. Abolita la sorveglianza sull'avvenuto riempimento del radiatore, sulle eventuali perdite, sul funzionamento del ventilatore e della pompa; abolita ogni preoccupazione sulla reperibilità, quantità, qualità e temperatura dell'acqua — ecco una serie di semplificazioni di utenza, che presso alcuni individui e in alcune regioni hanno la loro importanza.

Di più appariscente e più largamente sentita utilità è la semplificazione nel problema dell'autorimessa. Il ricovero invernale riscaldato è un lusso che solo una minoranza di utenti, e solo nei grandi centri urbani, può permettersi. La gran maggioranza delle vetture circolanti in paesi ad inverno glaciale deve ricorrere a palliativi, complessi, costosi, noiosi e talvolta rischiosi: alla soluzione anti-congelante nel radiatore, allo svuotamento serale dell'acqua, ecc. Non è chi non apprezzi la comodità, propria del raffreddamento ad aria, di poter parcare la macchina in qualunque ripostiglio di fortuna, chiuso od aperto: nei paesi nordici questa semplificazione rappresenta, specialmente per la cilentela provinciale e rurale, una semplificazione pratica ed economica preziosa, anzi l'unica soluzione possibile del problema dell'autorimessa. (Ed ecco, forse, una tra le non ultime ragioni della grande diffusione della motocicletta nelle campagne di Germania, d'Inghilterra, dei paesi baltici).

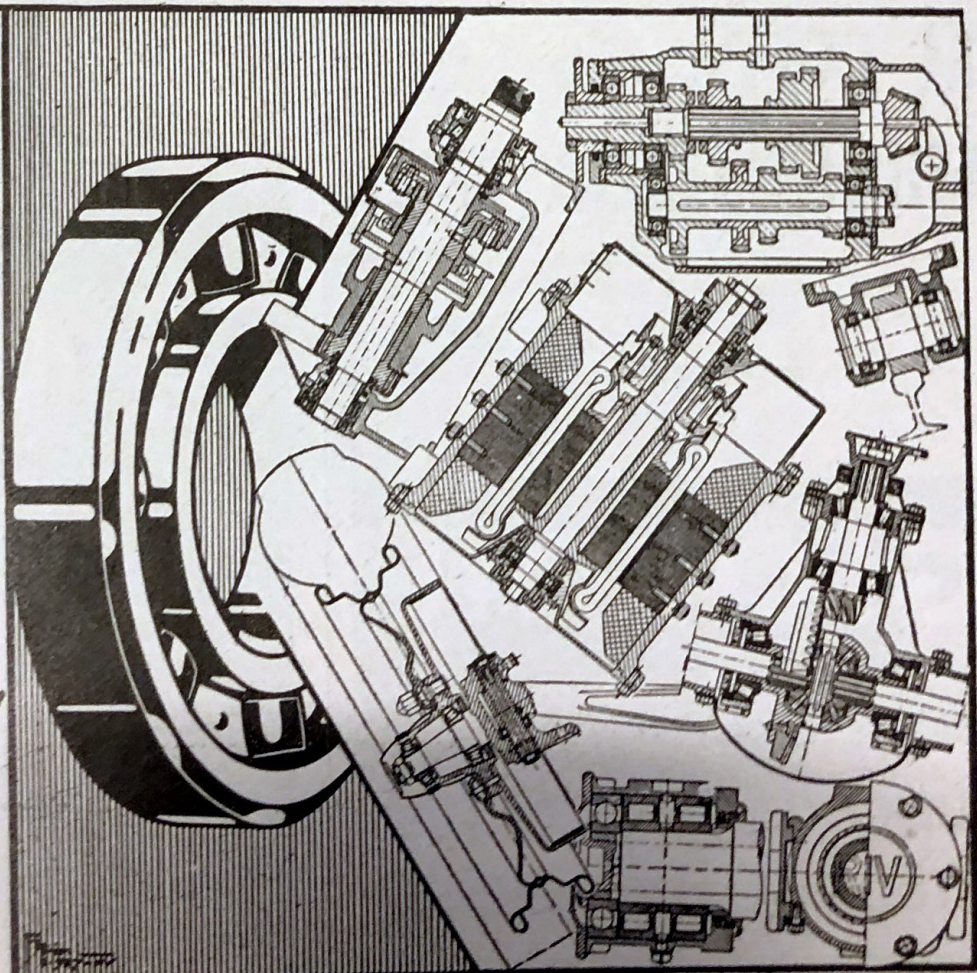
Ma oltre a queste considerazioni pratiche, nel bilancio del raffreddamento ad aria possono ancora ricordarsi alcune voci più rigorosamente tecniche. Il motore ad aria, a parità d'ogni altra condizione, consuma meno carburante, sia perchè funzionando a una più elevata temperatura di regime ha un miglior rendimento termico specifico (è noto come il comune motore ad acqua lavori sempre troppo freddo, nei riguardi del consumo), sia perchè (questo ha importanza in città) risparmia le

calorie destinate a riscaldare la massa d'acqua, calorie che dopo breve percorso si dissiperanno durante la successiva sosta, per poi dover esser rifornite a spese del carburante. Il tipo ad aria non ha da portare a temperatura di regime che le pareti del cilindro: pochi secondi e poche calorie. Conseguentemente, esso presenta anche la possibilità di accelerare a fondo poco dopo l'avviamento a freddo, pratica pericolosa nell'altro tipo. Esso elimina il pericolo, più frequente e grave che non si creda, del passaggio d'acqua nell'olio, risolvendo nel modo più radicale il sempre aperto problema delle guernizioni della testata, tanto più oggi che la moda tecnica impone la delicata testa d'alluminio. Tutte doti, come si vede, che conferiscono assai all'universalità d'impiego dell'autoveicolo.

Di fronte a questo roseo bilancio attivo, merita tuttavia d'essere considerato il passivo. Il grande distacco tra le temperature minima e massima di funzionamento, comporta la previsione, costruttivamente, di maggiori dilatazioni: vale a dire che il gioco normale tra pistone e cilindro, tra gambi di valvola e rispettive guide, tra spinotto e bronzina di biella, tra la punteria e la valvola o il bilanciere, dev'essere maggiore che nel tipo ad acqua. Ora, a prescindere dalla rumorosità, il maggior gioco pistone-cilindro implica maggior consumo di lubrificante in tutte le condizioni d'impiego che non corrispondano al massimo surriscaldo, per il facile passaggio dell'olio in testa; e quando, sotto le dilatazioni massime, la tenuta sarebbe buona, il consumo risorge in ragione dell'alta temperatura e conseguente alta fluidità del lubrificante. Praticamente, lo sperpero d'olio neutralizza l'economia di benzina.

A sua volta, il necessario gioco tra valvole e guida compromette facilmente, coi trafilaggi d'aria, il minimo a freddo, già difficile in un carburatore costretto a lavorare a temperature diversissime. La più elevata temperatura normale di funzionamento, inoltre, sottrae più rapidamente all'olio la sua virtù lubrificante; accentua la formazione di depositi carboniosi; costringe a moderare il rapporto di compressione se non è previsto l'impiego di super-carburanti, per la facile tendenza a picchiare in testa; complica il problema dell'anticipo automatico d'accensione, accentuando la sensibilità del motore all'angolo d'anticipo e consigliando un'attenta e costante manovra a mano in funzione della temperatura e della qualità del carburante; e malgrado ogni accorgimento, verificandosi il surriscaldo, il rendimento volumetrico si abbassa, cioè nei cilindri diminuisce il riempimento per la rarefazione della miscela (come è ovvio dall'osservazione già fatta sull'economia di carburante: il rendimento termico migliora a scapito del volumetrico).

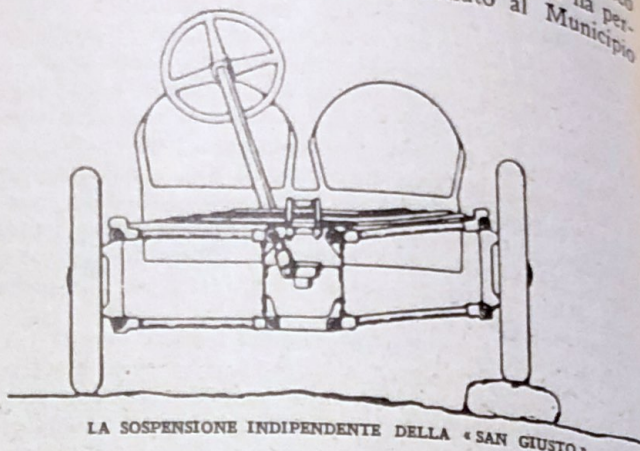
Tutto sommato, i difetti paiono neutralizzare i vantaggi del sistema, e forse li superano, almeno nel senso della più frequente revisione del motore e di una certa, anche se lieve, tendenza ad usurarsi prima, propria degli organi soggetti a tormenti dinamici pronunciati sotto surriscaldo. Si può concludere che il raffreddamento ad aria è preferibile quando assumano preponderante importanza le considerazioni pratiche sopra ricordate, e sia destinato ad una clientela meno raffinata; per l'utente più esigente invece, e per le zone temperate, il motore ad acqua dà forse un maggiore cumulo di soddisfazioni.

Diversa è la conclusione nel caso di motori destinati a funzionare a carico costante o quasi, con dilatazioni e giochi previsti per una determinata temperatura di regime, e raffreddabili per semplice ventilazione. Il motore d'aeroplano è un tipico esempio della convenienza tecnica, pratica ed economica del raffreddamento ad aria, che si è infatti pressochè generalizzato, benchè qualche tecnico preveda un prossimo ritorno offensivo

dei partigiani dell'acqua. In condizioni quasi analoghe, entro certi limiti, può ritenersi il motore da motocicletta, veicolo che per il suo elevato rapporto potenza-peso, ignora i sovraccarichi delle applicazioni automobilistiche da turismo. Anche in moto, tuttavia, la scelta dell'aria è prevalentemente motivata dalle ragioni pratiche già accennate, e dalle esigenze di peso, di ingombro, di economicità d'utenza, nonchè in considerazione dei minori chilometraggi annui abituali.

Va, infine, tenuto ancora presente che il motore raffreddato ad aria non tollera senza inconvenienti pratici le contropressioni allo scarico, conseguenti ai silenziatori molto strozzati venuti di moda in automobilismo: quindi mal si presta ad applicazioni dove il perfetto smorzamento acustico degli scoppi sia di assoluto rigore.

CRISTOFORO.

Anticipazione italiana nel campo delle vetturette.

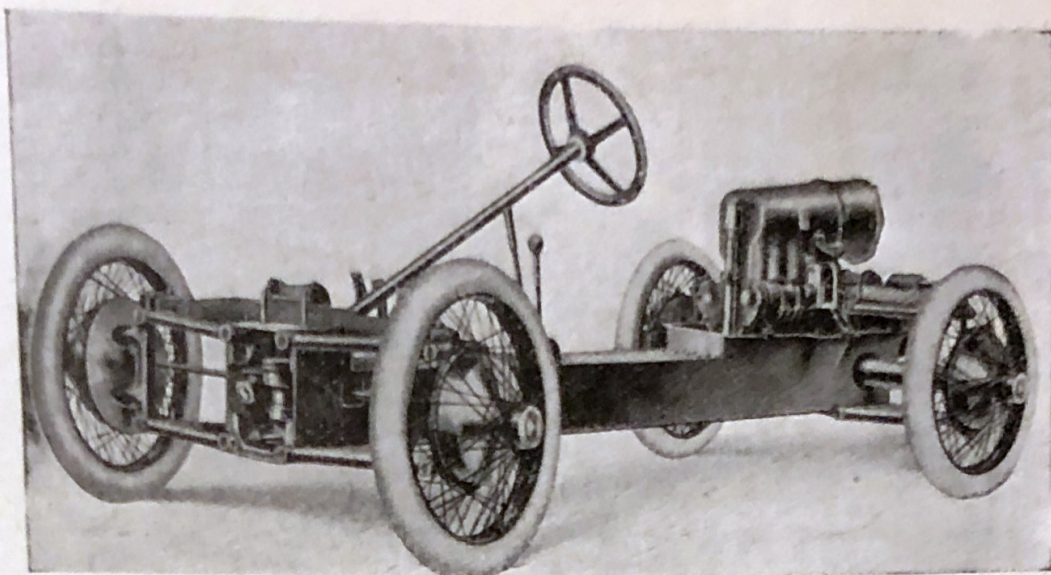
Il nostro accenno, nel fascicolo di giugno, alla vetturetta popolare tedesca ci ha procurato, con una interessante segnalazione, il ricordo di una notevole realizzazione italiana, che anticipava di oltre un decennio le maggiori conquiste moderne in questo campo. Sin dal 1922 — e *Le Vie d'Italia* ne avevano dato comunicazione — era stata costruita una piccola macchina utilitaria che, per caratteristiche costruttive e per originalità di criterî, potrebbe rappresentare tuttora un modello di avanguardia. Basti dire che la vetturetta intitolata « San Giusto » aveva il motore posteriore senza raffreddamento ad acqua e la sospensione indipendente sulle quattro ruote. Richiamiamo i principali dati costruttivi della «San Giusto», che fu progettata dall'Ing. Cesare Beltrame, non senza avere prima ricordato che più di una macchina del genere è rimasta in esercizio per lunghi anni e che uno *chassis* è oggi visibile al Museo dell'automobile a Torino, mentre un altro, che ha percorso 40.000 chilometri, è stato donato al Municipio

LA SOSPENSIONE INDIPENDENTE DELLA « SAN GIUSTO »

di Milano per il costituendo Museo delle scienze e delle industrie.

Il motore era a quattro cilindri, con un regime normale di 2200 giri, che, per quell'epoca, si può considerare abbastanza veloce. Per accennare alle qualità utilitarie ed economiche della macchina, il raffreddamento avveniva con circolazione forzata di aria, soffiata da un ventilatore in una camera avvolgente i cilindri. Il motore, come già abbiamo accennato, era montato posteriormente e la trasmissione avveniva dal gruppo motore - cambio - differenziale alle ruote mediante due semi-assi a snodo cardanico. Il telaio era costituito da un unico longherone centrale e tanto il ponte posteriore quanto quello anteriore erano senza assale Le quattro ruote risultavano, quindi, a sospensione indipendente, ottenuta me-

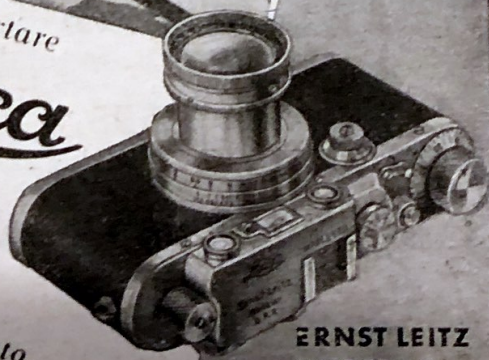
XI COPPA delle
MILLE MIGLIA 1937
La coppia Minio-Castegnaro
si classifica 1ª assoluta
della Categoria 1500
usando GLOBOIL Record
GLOBOIL
olio speciale per auto
LUBRIFICANTI MATTER
MESTRE (VENEZIA)

diante un parallelogrammo articolato, le cui deformazioni erano assorbite da una balestra trasversale fissata al longherone centrale e sollecitate a sbalzo.

Il meccanismo di sterzo agiva al centro del ponte anteriore e comandava direttamente ciascuna delle due ruote. Le caratteristiche utilitarie della macchina si riflettevano sull'esercizio, che era economicissimo, sia per la tassa limitata (la potenza fiscale era di 8 cavalli), sia per il ridotto consumo. Le pubblicazioni tecniche del tempo elogiarono a gara il comportamento della macchina come molleggio, come tenuta di strada (si era realizzata una buona distribuzione delle masse) e come frenatura (erano già applicati i freni sulle quattro ruote). La definizione di costruzione d'avanguardia appare ben meritata, e ci è gradito aver oggi ricordata la «San Giusto», come una nuova dimostrazione del primato tecnico e costruttivo dell'automobilismo italiano. Gli schizzi che accompagnano questa breve relazione mostrano, a prescindere da qualche forma esteriore oggi non più in voga, i pregi e l'originalità della vetturetta.

LO CHASSIS DELLA «SAN GIUSTO»

Le belle giornate al mare!

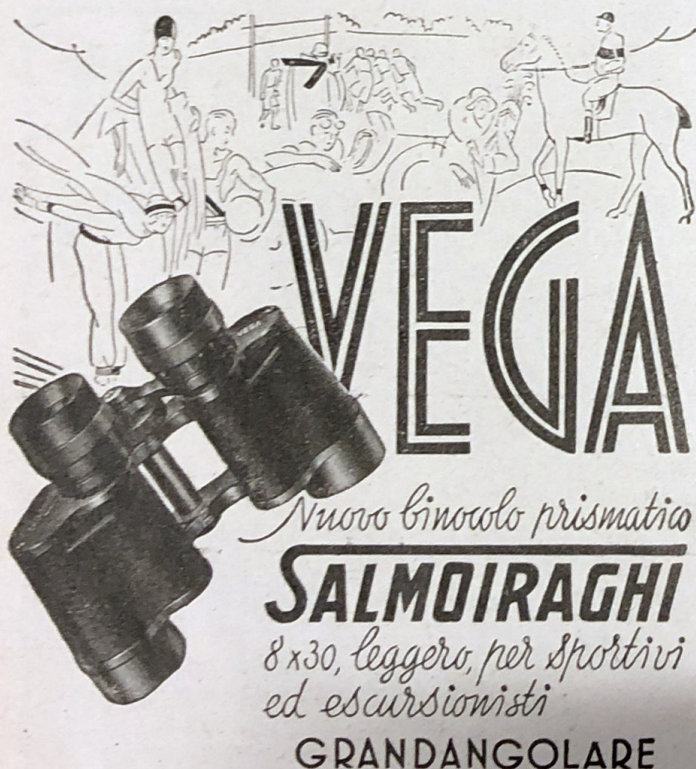
Non dimenticate di portare la *Leica*

Piccola, leggera, sempre pronta.
Risultati insuperabili.
La Leica è pioniere degli apparecchi di piccolo formato.

ERNST LEITZ
WETZLAR

Il Salone Italiano dell'Automobile.

Il 28 ottobre segnerà anche quest'anno la data di apertura del Salone Italiano dell'Automobile, che pare ormai radicato nella propizia stagione autunnale. Anche se il principale scopo di questa data — scelta dopo ripetuti esperimenti primaverili — cioè quella di presentare i nuovi modelli allestiti dalle Case per l'anno successivo, non potrà aver largo seguito per il numero necessariamente limitato di Case espositrici, verranno presentate tuttavia non poche novità di rilievo. Una riguarderà probabilmente un nuovo modello di vettura, e rivestirà un larghissimo interesse: ma le più numerose novità si noteranno nel campo della carrozzeria, dove è in atto un certo fermento innovatore, e nei veicoli industriali.

Accanto alla mostra tecnica e meccanica, un «numero» di primario interesse sarà costituito dalla mostra dell'autarchia dei carburanti: rassegna fedele e completa, lusinghiera per ogni italiano, degli sforzi fatti dalla Nazione nel campo dell'emancipazione: dagli impianti di cracking e d'idrogenazione, ai carburanti alcoolici, ai succedanei liquidi, solidi e gassosi: tutta questa organizzazione sarà opportunamente documentata e divulgata.

Il Salone, organizzato dall'A.N.F.I.A., avrà luogo come di consueto a Milano, nel Palazzo dello Sport, nel recinto della Fiera Campionaria, e sarà occasione d'interessanti manifestazioni di contorno.

I costi di utenza.

Il fascicolo di luglio della Rivista francese «La Science et la vie» pubblica un bilancio comparativo tra i costi d'esercizio medi, ricavati da una ripetuta serie di rilevazioni, rispettivamente di una vetturetta *Sinca-Cin*[q] (edizione francese della Fiat 500) e la vettura-tipo francese di media cilindrata. Il bilancio, per astrarre dalle oscillazioni del mercato nella valutazione delle vetture usate, contempla l'ammortamento completo dopo 100 mila km. percorsi in 5 anni. L'ipotesi è, per l'utente italiano, pessimista nel presupposto di realizzo nullo dopo 5 anni (in realtà la vettura varrà ancora da un quarto a un terzo del prezzo iniziale) — e ottimista invece nel rilevante chilometraggio medio annuo per la media degli automobilisti (20 mila km.) Tuttavia uno sguardo alla seguente tabella può interessare, in via di massima, anche l'utente italiano:

	Vettura media Franchi	Vetturetta 5 HP Franchi
Prezzo d'acquisto	20.000	11.900
Interessi 5% (5 anni)	5.000	2.775
Assicurazioni (terzi, furto, incendi)	4.500	2.250
Rimessa	6.000	4.000
Gomme (un treno per 20 mila km)	2.400	800
Olio	1.600	1.000
Benzina	23.800	12.000
Manutenzione e riparazioni	7.800	4.600
Lavaggi e ingrassature	3.900	2.080
Totale Franchi	80.000	41.605

È evidente che non tutte le voci segnano, in Italia, altrettanto divario tra la vettura maggiore e la piccola: inoltre che il campione scelto per la prima è di mole, cilindrata, consumo ed esigenze superiori al tipo, nel quale s'identifica oggi in Italia la vettura media. Però il minore scarto tra i due corrispondenti bilanci italiani viene neutralizzato in parte da una voce che manca nei bilanci francesi: la tassa annuale di circolazione.

È obbligatorio chiudere a chiave?

Una recente sentenza della Pretura di Firenze reca un contributo alla logica interpretazione dell'art. 32 Cod. Strad., ove si prescrive al conducente di non allontanarsi dall'autoveicolo senza aver prese tutte le cautele per impedire a persona inesperta di rimetterlo in moto. Giudicando sulla domanda di un tale, investito dalla vettura rubata, il Magistrato ha assolto il proprietario che l'aveva lasciata incustodita, senza chiave d'accensione nel quadretto e a freni chiusi, ma a porte non chiuse a chiave, ritenendo quest'ultima cautela non contemplata nè sottintesa nella legge.

La pronuncia (nonostante il rigoroso avviso in contrario espresso in altra sentenza dalla Corte di Cassazione) ci pare equa e saggia. La chiusura a chiave delle porte della guida-interna è una cautela predisposta a favore del proprietario contro il pericolo del furto della vettura o del suo contenuto, non contro il pericolo dell'abusiva circolazione d'inesperti. Tanto è vero che la serratura a chiave non è prescritta, nè è materialmente ipotizzabile, per molti veicoli, ad esempio le vetture scoperte, non soggette affatto ad altri obblighi surrogativi di cautele antifurto. L'inesperto di cui è cenno nell'art. 32 Cod. Strad. non può essere, evidentemente, il ladro, pel quale nessuna cautela è praticamente sufficiente, ma il profano che colposamente o per ischerzo o per bravata o per distrazione compia una manovra che accidentalmente permetta al veicolo, per impulso proprio o per acclivio stradale, di rimettersi in moto. La vettura abbandonata senza chiave d'accensione e a freni chiusi, meglio se con una marcia piccola innestata, è dunque più che cautelata contro questo pericolo, indipendentemente dalla chiusura delle porte.

Nuovi termini per l'applicazione dei segnalatori di direzione.

Un decreto in data 3 luglio del Ministro per le Comunicazioni, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 21 luglio N. 177, fissa i seguenti termini per l'applicazione sugli autoveicoli dei dispositivi meccanici di direzione e dello specchio retrovisivo a sensi del precedente decreto ministeriale 1° giugno 1936 da noi citato nel numero di settembre dello scorso anno:

1) Autoveicoli di nuova costruzione: 30 giugno 1937;

2) Autoveicoli già in circolazione:

a) automobili adibiti a servizio pubblico di linea, di piazza e di noleggio da rimessa, nonchè autocarri, automobili in servizio privato per trasporto di persone e cose, ed automobili ad uso speciale: 31 dicembre 1937;

b) automobili in servizio privato per trasporto di persone: 30 giugno 1938;

Per gli autoveicoli speciali per uso militare, in deroga alle disposizioni emanate col decreto ministeriale 1° giugno 1936-XIV, gli indicatori di direzione potranno essere azionati meccanicamente, senza impiego di energia elettrica, e per gli autoveicoli di lunghezza superiore a m. 6 non è obbligatoria l'applicazione del dispositivo luminoso. Sugli autoveicoli speciali, poi, per uso militare non è obbligatoria la segnalazione di rallentamento o di arresto.

Autorimesse girevoli.

Un architetto tedesco, dovendo progettare un palazzo di abitazioni private, contenente al piano terreno locali di pubblico ritrovo necessariamente alti, a fianco di

negozî e di uffici più bassi, e un giardino con piscina in luogo del cortile, si è trovato imbarazzato nella sistemazione delle autorimesse. Egli ha girato genialmente l'ostacolo disponendole negli ammezzati, cioè godendo la differenza d'altezza obbligata tra i diversi vani del pianterreno. Una rampa, dal giardino interno, raggiunge il piano delle rimesse, che si aprono a spina di pesce direttamente sulla balconata che le serve. Mancando, per evidenti ragioni, lo spazio di manovra per l'inversione di marcia delle vetture, ogni rimessa è costituita da una piattaforma girevole di tipo ferroviario, montata su rotelle e comandabile a mano con la stessa facilità di una comune serranda.

La piattaforma porta tangenzialmente su un fianco una specie di ventola verticale, che, girando, viene a disporsi in corrispondenza dell'apertura, formando la porta. Ricoverata la macchina, l'utente dà mezzo giro alla piattaforma, e la rimessa rimane chiusa. Per ripartire, altro mezzo giro: la rimessa si apre; e la vettura presenta il cofano verso l'uscita.

Il sistema, indubbiamente ingegnoso, presenta tuttavia — oltre all'incognita del costo — l'inconveniente della scarsa utilizzazione dello spazio, dovendo evidentemente ogni ricovero essere altrettanto largo quanto lungo, dal quale requisito le vetture moderne tendono a staccarsi sempre più.

Autostrade e trazione anteriore.

In una recente conferenza alla Società tedesca degli Ingegneri dell'Automobile, l'Ing. Röhr, direttore tecnico della Mercedes-Benz, ha fornito una spiegazione e un vaticinio razionali sulla sorte dei sistemi di trasmissione nell'automobile da turismo, ponendola in funzione della specializzazione dei tipi, verso la quale ci avvieremo dopo l'attuale fase dell'automobile « universale ».

Per la vettura media, oggi richiesta dal pubblico, adatta in via di approssimazione a disimpegnare i più varî servizî senza speciale attitudine a un determinato impiego, il conferenziere ritiene che la soluzione classica del motore anteriore e trasmissione posteriore raccolga tuttora il più favorevole bilancio, fatta la media dei pregi e degli inconvenienti, e che perciò si meriti, ancora per parecchi anni, il favore del pubblico.

Ma quando ogni famiglia possiederà più di una macchina (non si dimentichi che parla un tedesco a un pubblico di tedeschi), sarà indispensabile differenziare la macchina piccola, maneggevole, adatta per le velocità medie e per le strade accidentate, per i terreni rotti o molto ripidi, per la marcia cittadina, dalla vettura da gran turismo e altissima velocità, specialmente adatta per la rete autostradale. Solo la prima, secondo l'autore, potrà avere motore e trasmissione posteriori, il che facilita la maneggevolezza (raggio di sterzata, dolcezza di guida), l'aderenza nelle forti salite per il sovraccarico sulle ruote motrici, le frequenti riprese senza slittamenti nè rapida usura delle gomme, la sospensione su strada brutta e a media velocità, ecc.

La seconda vedrà invece generalizzato il motore e la trasmissione anteriori; disposizione che facilita, sia dal punto di vista della guida come sotto il riflesso costruttivo e quello aerodinamico delle carrozzerie, le alte velocità abituali su strade piane a curve larghe. L'autostrada, insomma, imporrà necessariamente, per un razionale sfruttamento, la vettura a trazione anteriore.

CONSIGLIATE AGLI AMICI
DI ABBONARSI A
LE VIE D'ITALIA

VIAGGIO REGOLARE

dipende da funzionamento regolare

Date una protezione efficace al motore con la sicura efficienza di **TOURING OIL.**

Potrete marciare con sicurezza liberi da ogni preoccupazione, alla massima velocità, ininterrottamente, per centinaia di chilometri, senza alcun inconveniente.

TOURING OIL ha poi un consumo ridottissimo e fa economizzare anche carburante.

TOURING OIL

S. A. LUBRIFICANTI E. FOLTZER • GENOVA

IL SUPERCARBURANTE DI SICURO RENDIMENTO

CICLO-MOTO-TURISMO

Statistica delle biciclette circolanti in Italia nel 1935 e 1936.

	1935	1936
Agrigento	783	737
Alessandria	118.570 (1)	96.832
Ancona	31.799	35.039
Aosta	37.101	37.465
Aquila	1.587	2.047
Arezzo	30.710	33.183
Ascoli Piceno	12.681	12.668
Asti	—	29.580
Avellino	2.245	2.320
Bari	37.800	35.000
Belluno	18.256	17.000
Benevento	1.630	2.052
Bergamo	59.116	64.059
Bologna	182.236	193.072
Bolzano	28.383	29.100
Brescia	100.759	113.258
Brindisi	7.637	7.532
Cagliari	20.965	21.251
Caltanissetta	1.070	659
Campobasso	2.175	2.410
Catania	9.688	8.144
Catanzaro	2.434	1.930
Chieti	5.396	5.393
Como	66.719	66.062
Cosenza	2.000	1.075
Cremona	87.034	84.367
Cuneo	92.000	87.328
Enna	800	598
Ferrara	115.000	108.447
Firenze	105.782	109.019
Fiume	2.729	2.688
Foggia	4.940	3.713
Forlì	84.761	87.599
Frosinone	6.500	4.036
Genova	30.066	28.649
Gorizia	21.794	24.331
Grosseto	14.832	14.348
Imperia	12.804	12.922
La Spezia	13.256	13.198
Lecce	25.713	19.973
Littoria	8.849	6.140
Livorno	28.494	28.272
Lucca	47.178	41.650
Macerata	15.303	14.917
Mantova	103.455	95.996
Massa	8.979	9.119
Matera	739	828
Messina	8.643	8.340
Milano	422.352	428.761
Modena	113.174	111.488
Napoli	12.877	14.938
Novara	79.551	84.300
Nuoro	1.500	1.558
Padova	111.397	105.674
Palermo	8.000	9.500
Parma	74.248	77.022
Pavia	114.324	118.119
Perugia	28.466	27.488
Pesaro	30.804	35.052
Pescara	9.000	8.000
Piacenza	50.305	51.369
Pisa	60.087	65.550
Pistoia	22.000	23.000
Pola	9.593	8.510
Potenza	800	1.000
Ragusa	1.931	2.488
Ravenna	91.000	91.740
Reggio Calabria	4.439	4.523
Reggio Emilia	86.599	80.209
Rieti	5.356	5.554
Roma	66.000	68.000
Rovigo	48.768	51.277
Salerno	8.200	8.500
Sassari	4.561	4.171
Savona	22.000	22.300
Siena	24.056	28.132
Siracusa	5.000	3.673
Sondrio	8.435	8.160
Taranto	10.300	9.150
Teramo	7.680	9.675
Terni	13.624	14.346
Torino	215.098	221.038
Trapani	5.689	6.246
Trento	33.189	32.989
Treviso	65.300	63.248
Trieste	18.268	20.992
Udine	90.355	101.837
Varese	95.204	92.642
Venezia	57.144	51.594
Vercelli	72.630	74.713
Verona	77.980	69.339
Vicenza	71.510	65.743
Viterbo	9.972	10.495
Zara	1.869	1.060
Totale	**3.992.066**	**4.019.509**

Presentiamo in una semplice tabella a due colonne la statistica delle biciclette circolanti in Italia nel 1935 e nel 1936. Questa compilazione, che riassume e sintetizza un lavoro di indagine lungo, paziente, minuzioso merita qualche cenno di commento non tanto per indurre il lettore ad apprezzare le difficoltà superate e la mole ingente di consultazioni riunite per approdare a quel centinaio di numeri, quanto per metterlo in grado di poter esattamente valutare il significato delle cifre che gli sono offerte.

La statistica della circolazione delle biciclette è il frutto di una inchiesta accuratamente condotta presso le Ragionerie delle Amministrazioni provinciali, le quali forniscono il numero dei contrassegni per bicicletta venduti in ogni Comune. La fonte, come si vede, è la più sicura e la più diretta. Per lo scrupolo e la precisione con cui si è svolta l'inchiesta, la nostra statistica rappresenta quanto di più completo si possa offrire agli interessati i quali non possiedono, allo stato attuale, altra sorgente di informazione.

La statistica, come abbiamo detto, è compilata sulla base dei contrassegni venduti; essa non può quindi tener conto delle esenzioni previste dalla legge e delle... evasioni. La cifra totale delle biciclette circolanti in Italia è quindi senza dubbio superiore a quella denunciata dalle statistiche.

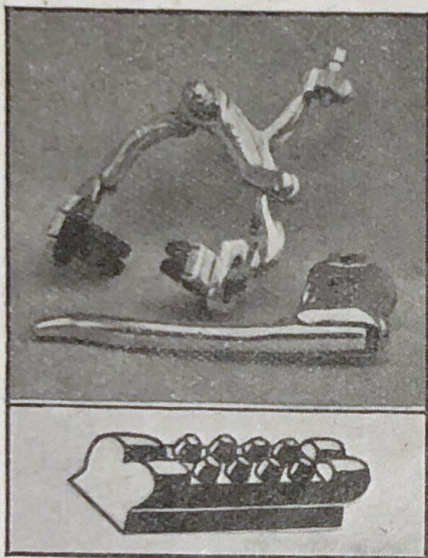
I quattro milioni di macchine sono pertanto largamente superati e la media della distribuzione della bicicletta si può ritenere di un veicolo ogni undici abitanti. L'incremento dal 1935 al 1936 è di 27.443 macchine; cifra non indifferente, tanto più se si tiene conto delle particolari condizioni superate dal popolo italiano nel periodo considerato: il periodo della resistenza all'iniquo assedio economico; il periodo della conquista africana e dell'avvento dell'Impero. Alla luce di questi avvenimenti si possono interpretare alcuni punti singolari della statistica: ad esempio, la diminuzione delle biciclette circolanti in qualche provincia. Si tratta per lo più di zone ove la bicicletta è impiegata in prevalenza dai giovani: e i giovani, nell'epoca in esame, erano impegnati in un'eroica impresa in terra d'Africa. Le macchine giacevano immote ma i piloti erano gli stessi forse che in sella alle motociclette, al volante degli autocarri, sul seggiolino dei carri armati, dominavano le piste sassose e gli acquitrini.

In altre provincie invece, e specialmente in quelle a zone pianeggianti, l'incremento è sensibile: il 13 per cento circa a Brescia, oltre il 14 per cento a Pesaro, ancora di più a Napoli, ove però la densità di circolazione è bassissima.

Le indagini del T. C. I. intanto proseguono per assicurare a questa importante statistica la maggiore compiutezza e la necessaria continuità.

(1) Compresa l'attuale provincia di Asti.

Note pratiche: I freni.

La grande maggioranza dei ciclisti è rappresentata da individui che, oltre a non essere tutti impavidi guidatori, sono assai preoccupati della loro integrità personale. Perciò si preoccupano giustamente del funzionamento dei freni. Poichè non possiamo dar loro torto e condividiamo questa preoccupazione, vediamo di accontentarli, in questa breve prima puntata, facendo alcune considerazioni sul tipo classico di freno illustrato nella figura. Per diverse ragioni esso rappresenta il tipo che verrà normalmente usato dal cicloturista; tipo semplice, leggero, economico, efficace, e soprattutto di larghissimo impiego, essendo normalmente montato su tutte le biciclette di tipo *sport* e corsa. Freni di questo genere se ne costruiscono sia in acciaio che in duralluminio.

IL TIPO CLASSICO DI FRENO, CON « POGGIAMANI » ALLE LEVE, E UN PATTINO SPECIALE

Il montaggio di questi freni essendo fatto mediante un solo bullone, si comprende come questo bullone sia sottoposto, nel freno anteriore, a sollecitazioni non indifferenti; tuttavia il pericolo che esso si rompa, se non assolutamente impossibile, è quanto meno improbabile. Chi vuole essere completamente tranquillo può montare gli appositi collari tiranti, che si fissano alla forcella; essi trattengono i due portapiattini, e in tal modo il bullone non è più sollecitato. Pur declinando ogni responsabilità per il consiglio, perchè, lo ripetiamo, le rotture non sono impossibili, consideriamo normalmente superflua questa precauzione.

La preoccupazione maggiore si riferisce, invece, al filo di trasmissione. Il filo in sè, specie se mantenuto lubrificato e se viene sostituito prima che sia troppo usato, non si spezza quasi mai. Ma i fili si staccano facilmente all'estremità in cui sono saldati ai « nipples ». Bisogna badare che la saldatura sia fatta bene, osservando che i tenui fili componenti il cavo sporgano e che le loro estremità siano piegate in fuori. Collaudato poi il filo con qualche rude frenata, lo si può usare con tranquillità. L'altra estremità non deve preoccupare, perchè il filo è chiuso nel morsetto a vite e non può sfuggire. La trasmissione flessibile deve essere ben lubrificata prima del montaggio; ogni tanto bisogna lubrificare lievemente le estremità del cavo nel punto in cui escono dalla guaina.

Per la manutenzione dei freni, oltre a quest'ultima precauzione e alla necessità di cambiare la trasmissione flessibile quando è vecchia, le cure maggiori sono da riservarsi ai pattini, che rappresentano il problema più fastidioso da risolvere. I freni di buona marca hanno già pattini ottimi: la loro durata non è, però, lunga, e conviene anzi, data del resto la modica spesa, cambiarli di frequente. Recentemente è apparso un tipo di pattino interessantissimo, che alla prova ci è risultato ottimo sotto diversi aspetti. Esso è di sostanza speciale nera e del disegno visibile in figura; dà una frenata assai potente.

Si deve anche verificare che le leve abbiano un movimento libero. La trasmissione flessibile non deve fare pieghe brusche, e i freni devono essere sempre ben registrati mediante l'apposito tendifilo azionabile a mano, in modo che agiscano non appena si aziona la leva, ma non istantaneamente, il che potrebbe essere a volte pericoloso per le eventuali slittate prodotte dall'improvviso bloccaggio. In tal modo i pattini si mantengono a lievissima distanza dagli orli del cerchio. Incidentalmente diamo questa avvertenza: siccome la copertura gonfia è più larga del cerchio, conviene sgonfiarla, montandola o smontandola, perchè passi bene fra i pattini. Perciò, riparata, ad esempio, una gomma dopo una foratura, per rimettere a posto la ruota (ammesso che sia stata tolta, cosa facile usando i raccomandabilissimi galletti, per ripararla con maggiore comodità), è bene attendere a gonfiarla dopo fatto il montaggio.

Con un buon paio di freni come quelli da noi descritti (è bene scegliere una forma ad arco ampio, perchè si adatta meglio alle coperture semiballon), si possono ottenere le migliori frenate possibili. Circa il modo di frenare, raccomandiamo di abituarsi a usare i freni il meno possibile. Bisogna assuefarsi a valutare e prevenire, entro i limiti del possibile, le necessità di rallentamento o di arresto. Sarà anche utile abituarsi a schivare gli ostacoli con manovre, che nella maggior parte dei casi sono più sicure di una frenata. Non si deve frenare rudemente; nelle discese è bene farlo in fondo ai tratti rettilinei, ma dolcemente e in tempo largamente utile. In curva, non bisogna frenare troppo anteriormente; in discesa, in caso di tornanti, è però bene, dovendo frenare durante la curva, stringere un po' più anteriormente che posteriormente. È anche bene abituarsi a usare sempre entrambi i freni, ma quello anteriore solo dolcemente il resto della possibile frenata lo si tiene in riserva.

Intermezzo femminile.

Sul numero di maggio di *Adam*, la nota rivista francese di abbigliamento maschile, abbiamo trovato un interessante articolo «Eleganza su due ruote», collocato al posto d'onore e completato da una spiritosa copertina (una coppia in tandem, disegnata da Garretto col suo solito estro personalissimo). Scopo dell'articolo era quello di presentare qualche figurino di «eleganza ciclistica». Tuttavia non poche considerazioni del testo sono di sapore prettamente cicloturistico, e attestano la vitalità di questo *sport* oltr'Alpe, non soltanto fra gli uomini. Infatti, è molto usato il tandem, prevalentemente di tipo misto. Ecco il ritorno dei cicloturisti a Parigi, la sera. «Tutta questa gente, verso l'imbrunire, si fiancheggia, si sorpassa sulle strade, ed ingorga gli accessi di Parigi, un po' affaticata, ma tanto felice: un pugno sull'anca, l'altra mano al manubrio, pedalando dolcemente con aria sciolta, ma non assente, la coppia corre, l'uomo davanti e la donna dietro un po' a rimorchio, poichè la giornata è stata un poco dura. Talvolta ella cerca, nelle automobili che la sorpassano, uno sguardo d'approvazione per il suo grazioso costume, frutto di uno studio minuzioso. Essa ne incontra, talvolta, di questi sguardi; poichè ci sono ancora molti amatori della bicicletta nelle automobili, e ve ne saranno sempre».

Questa descrizione ci ha fatto pensare se vi siano delle «amatrici» della bicicletta nel nostro pubblico femminile. A voler intendere con parola «amatrice» nel vero senso «cicloturistico», bisogna convenire che non ve ne sono certamente molte. Non vorremmo, a dire il vero, veder diffuso il cicloturismo femminile da noi, così come lo è, ad es., in Inghilterra. Se i giornali e le riviste di ciclismo e cicloturismo hanno apposite rubriche femminili, redatte da collaboratrici specializzate e praticanti; se le biciclette da donna di tipo sportivo sono diffusissime e le Case più importanti ne hanno in catalogo numerosissimi tipi; se colà non c'è casa produttrice che non venda il suo bravo tandem misto, bi-

ANCHE IL GENTIL SESSO PUÒ PRATICARE IL CICLOTURISMO

sogna pensare che anche il gentil sesso pratica largamente il ciclismo come *sport*.

Noi siamo piuttosto del parere che la donna, data la sua più debole e, per parecchi aspetti ed esigenze, diversa costituzione fisica, non sia adatta in genere ad un cicloturismo molto attivo. Essa può tuttavia dedicarvisi, salvo eccezioni, con molta moderazione, e in questo caso trarne giovamento fisico e psichico. Una prova del fatto che la bicicletta non è certo dannosa, se usata in giusta misura, alla salute femminile, ci è offerta dall'innocuo uso quotidiano della bicicletta come strumento di lavoro da parte delle operaie italiane di ogni età. Anche in questo caso si può dire: « In medio stat virtus ». I pareri di medici, anche illustri, sono discordi, ma non si erra certo di molto pensando che, mantenendo una via di mezzo, si evitano gli inconvenienti temuti dagli uni, e si raggiungono sufficientemente i benefici voluti dagli altri

QUESTA FIGURINA È TOLTA DALLA PAGINA INTRODUTTIVA ALLA DESCRIZIONE DEI SEI MODELLI SPORTIVO-CICLOTURISTICI DEL CATALOGO DELLA PIÙ GRANDE FABBRICA DI BICICLETTE DI TUTTO IL MONDO

Con una bicicletta attrezzata, e soprattutto molto confortevole, signorine e signore possono «andare a spasso» anche relativamente lontano, magari facendo le salite a piedi e godendosi poi la discesa in bicicletta. Informiamo le gentili Lettrici cui può interessare che la bicicletta descritta sul numero di giugno di questa Rivista, viene costruita anche nel tipo per signora.

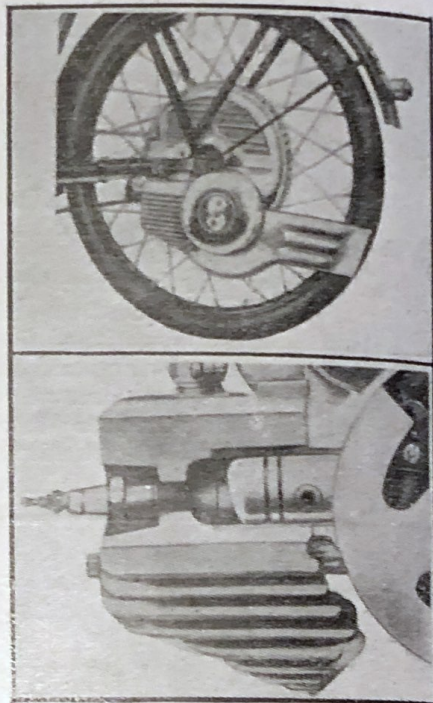
Un consiglio di natura non eccessivamente tecnica (e del resto forse inutile) è quello di partire... in buona compagnia. Per quanto sia tutto bello e piacevole, la bicicletta, il panorama, l'attimo poetico, la sosta gastronomica, ecc., non è questo che conta; perchè, motivo eterno, una compagnia ben assortita è pur sempre una gran cosa!

Cicloturismo motorizzato.

Abbiamo ricevuto molte richieste in merito alla possibilità di impiegare sulla bicicletta dei piccoli motorini ausiliari. Già ebbimo a dire che tali motori riguardavano un'attività alquanto estranea al cicloturismo. Ciò per il fatto che non esistevano allora sul nostro mercato veri e propri motorini « ausiliari », ma solo piccoli motori adatti alla costruzione di macchine più vicine alla motoleggera che alla bicicletta.

Non è a dire che la situazione sia oggi mutata; ma poichè ci sono delle novità in vista, e poichè le richieste dei Lettori continuano, vediamo oggi di dare poche notizie informative, alle quali, a suo tempo, faremo seguire una più esauriente esposizione pratica.

Il problema della motorizzazione della bicicletta può esser posto nei termini della seguente lettera, pervenutaci dal Cav. Baldini, Capostazione di Mondovì.

«Qualche settimana addietro, su un giornale che non rammento, vidi una illustrazione, per il vero poco chiara, annunciante essere stato messo in commercio un motorino applicabile a qualsiasi bicicletta, dietro il sellino, come su un portapacchi posteriore. Potrebbero «Le Vie d'Italia» trattare l'argomento indicando le qualità utili, gli inconvenienti, insomma tutto quanto può riguardare tale motorino che, se avesse una discreta praticità sulle strade di collina a titolo di sussidio al motore umano, incontrerebbe enormemente specialmente nei ciclisti tipo impiegato verso i quaranta e oltre? ».

LA RUOTA MOTRICE DI CUI SI PARLA NEL TESTO E UNA VISTA PARZIALE DEL MOTORINO SEZIONATO

Premettiamo subito che non abbiamo vista l'illustrazione del non citato giornale, ma crediamo che sia stata inserita a puro titolo di curiosità.

Il tipo di motore indicato, situato sopra la ruota posteriore, è di costruzione straniera e qualche anno fa era anche, almeno virtualmente, importato in Italia. Non deve però aver avuto successo da noi.

Oggi non esiste nulla nè di simile, nè di diverso, sul nostro mercato. Creare un motore ausiliario, capace cioè di imprimere a una bicicletta una trentina di chilometri in piano, di farle superare le salite lievi e di permettere infine di superare pendenze anche relativamente forti con l'aiuto (più o meno energico) dei pedali, e adatto a essere montato su una bicicletta normale, è un problema dei più ardui.

Abbastanza felice ci sembra l'ultima soluzione, di cui diamo notizia appresso. Poichè tale tipo di motorino verrà lanciato assai probabilmente anche sul nostro mercato (fra alcuni mesi), ne diamo una sommaria presentazione, riservandoci di tornare sull'argomento per fornire dati pratici ai Lettori interessati.

Si tratta di un motorino di 60 cmc. di cilindrata, a due tempi, con frizione e accensione a volano magnetico (che fornisce anche la corrente per l'illuminazione). La caratteristica principale è che esso forma parte solidale col mozzo. Essendo costruito dalla nota Casa costruttrice di freni a contropedale, è stato definito, in modo assai elegante, il « mozzo Torpedo motorizzato ». Il motore forma dunque un complesso unico colla ruota; la sua facilità di applicazione è evidente: basta sostituire la normale ruota posteriore della bicicletta con la ruota « Saxonette », tale è il suo nome, per effettuare il montaggio. Il serbatoio si fissa sopra la ruota come un comune portapacchi. La ruota col motore comprende anche, come abbiamo detto, un efficiente freno a comando contropedale. Essa pesa, completa, 14 chilogrammi circa; sicchè la bicicletta viene ad assumere, « grosso modo », circa una diecina di chili di aumento di peso. Ciò che consente eventualmente di pedalare, staccando il motore, senza quasi accorgersi della sua presenza. La velocità in piano è di circa trenta chilometri all'ora. Il motorino possiede una buona « coppia motrice », ciò che gli conferisce la necessaria elasticità per la ripresa e il superamento di salite lievi. È tuttavia munito di una pratica frizione, comoda specialmente per circolare agevolmente nell'intenso traffico cittadino.

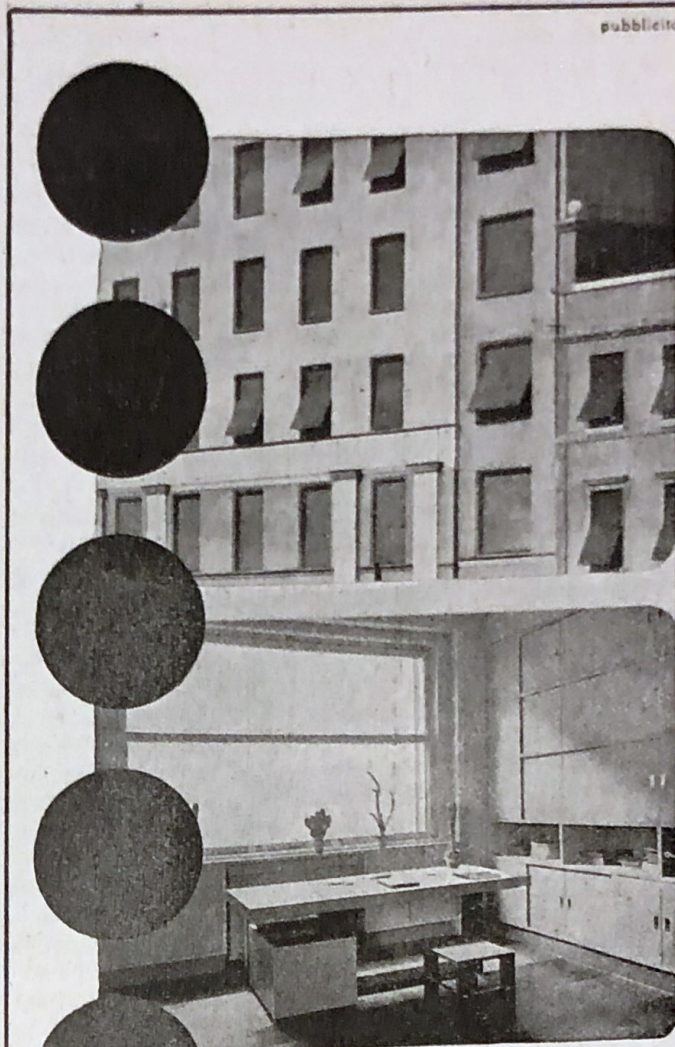
Questa ruota motrice è ovviamente applicabile di preferenza a biciclette con ruote ballon o semiballon. Questo non tanto perchè le normali hanno le forcelle troppo strette, ma soprattutto perchè le gomme a larga sezione consentono di motorizzare la bicicletta senza sottoporre il telaio a una somma tale di sforzi che in breve ne diminuiscono la resistenza; nel caso presente poi il peso del motore è sostenuto, anzichè dal telaio, dalla ruota. S'intende che per chi non ha già la bicicletta adatta, converrebbe farne montare una tenendo conto del particolare impiego (tanto la spesa sarebbe pressapoco la stessa); in questi casi si otterrebbe un ancor più pratico veicolo, giusta via di mezzo tra la bicicletta e la moto.

Conversazione coi Lettori.

« Io sono un ragazzo di 13 anni e mi diverto, nel tempo libero dalla scuola, a fare qualche giretto in bicicletta: cicloturismo a scartamento ridottissimo! Mi sono dunque permesso di domandare qualche informazione che mi interessa. Non è più comodo per i viaggi di notte un fanalino ad olio in luogo di un fanale elettrico con dinamo? Il primo è più leggero, non rovina i copertoni e non frena la ruota... ».

E su questo tono continua la lettera del giovane cicloturista.

La bicicletta gode giustamente fama universale di veicolo economico, sia di acquisto, sia di manutenzione; d'altra parte molti sono portati a considerarla un veicolo vecchio in confronto a quelli modernissimi. Ciò nonostante nella grande massa dei ciclisti sono radicate due profonde prevenzioni. Una riguarda la riluttanza a fare qualche spesa in più (spesa che una volta fatta dà modo di godere a lungo dei benefici), e l'altra la contrarietà a servirsi di quegli accessori moderni che sono appunto quelli che rendono la bicicletta un mezzo di trasporto « antico e nuovo ». Tipico caso è quello dell'impianto elettrico, al quale si giunge persino a preferire il fanalino ad olio. E non si pensa che usando, ad esempio, un fanale a pila non si ha mai una luce suffi-

ciente e in breve, per l'acquisto delle pile, si spende lo stesso prezzo!

Si sa purtroppo che i costruttori di biciclette marciano coi piedi di piombo nell'introdurre perfezionamenti e innovazioni ai loro modelli. Ma è doveroso riconoscere che essi trovano, oltre l'ostacolo dell'aumento dei prezzi, anche quello, veramente assai ingrato, della cattiva accoglienza del pubblico. Il fatto è veramente singolare: mentre, per portare un esempio, quando vengono annunciate le migliorie di un nuovo modello di autovettura (mettiamo: freni idraulici, sospensione indipendente, ecc.), il pubblico l'accoglie soddisfatto e sopporta il conseguente maggior prezzo, nel campo ciclistico la miglioria è accolta con diffidenza.

Sappiamo per esempio che nell'anno prossimo una nostra fabbrica di biciclette lancerà un modello con freni ad espansione. Date le considerazioni di cui sopra, l'iniziativa è altamente meritoria. Come l'accoglierà il pubblico?

Ma passiamo ad altro. «È conveniente — ci chiede un Lettore amante di alpinismo — fare degli itinerari misti, cioè con tratti che, per il fondo stradale cattivo e per la salita insuperabile anche a un forte pedalatore, obbligano ad andare a piedi, sempre però senza abbandonare la bicicletta»? Siamo perfettamentde d'accordo sulla utilità di questo sport, che non muta che lievemente la natura normale di quello che può e deve essere il cicloturismo. Occorre però della misura: in casi di tratti lunghi fuori strada, è meglio abbandonare la bicicletta e fare del vero e proprio podismo. Ma tante volte conviene sostenere la fatica di fare una salita trascinandosi la bicicletta coi suoi 15-20 chili (tenuto conto dell'eventuale bagaglio) di peso, per poter poi usufruirne nella discesa per il ritorno. In questo caso bisogna però valutare lo stato della strada; se questa è a fortissima pendenza e a fondo molto sconnesso e ciottoloso, la discesa può divenire, anche se compiuta assai più celermente che a piedi, una pena anzichè un piacere. In questo caso si ha però un'occasione di più per godere delle buone qualità delle gomme grosse. Con le semiballon, gonfie in media misura, si può scendere agevolmente anche su strada bruttissima, cosparsa di sassi, pietrame e buche.

Per quanto riguarda le strade in salita (o discesa), rispondiamo ad altre due domandine. La prima, apparentemente un po' lapalissiana, riguarda la convenienza di farle salendo o discendendo, per meglio godere i panorami del luogo. Se discendendo, data la velocità, si ha meno tempo per osservare, altrettanto succede in salita, causa il fatto che l'impegno muscolare, necessario a pedalare con forza, sottrae considerevolmente lo spirito alla contemplazione delle bellezze naturali. Sicchè i due casi si equivalgono e, per vedere bene, occorre di tanto in tanto fermarsi. Un fatto che generalmente si nota è che percorrendo una strada in un senso, senza mai voltarsi indietro, si prova l'impressione di vedere un paesaggio nuovo quando la si abbia a ripercorrere in senso inverso. Ciò può essere sfruttato quando si compiano viaggi con andata e ritorno su medesimi itinerari. Ma quando si sa di dover passare una volta sola è bene voltarsi indietro di tanto in tanto, per godere al completo le bellezze turistiche.

Ci viene poi chiesto se esistano indicatori di pendenza. La risposta è, per il nostro caso, negativa. Non sappiamo se in Italia sia possibile trovarne del tipo per automobile che viene (o almeno veniva) costruito all'estero. Ma trattandosi di apparecchi che richiedono dimensioni discrete, per la bicicletta non sarebbe facile costruirli. Sarebbero del resto utilissimi se non altro, come il contachilometri e l'indicatore di velocità, nella loro funzione di compagni di viaggio.

«Esistono dei mezzi per prevenire le forature di gomme?». Il primo e più importante è quello di usare

È sempre molto spiacevole avere i capelli svolazzanti. Nonostante l'attività sportiva si vorrebbe fare buona impressione ed apparire curati. Ciò si ottiene facendo uso del Fissatore PERI. Questo ideale complemento della pettinatura, mediante una sola applicazione, mantiene in ordine per diversi giorni i capelli più arruffati. Il Fissatore PERI è inoltre un efficace rimedio per la cura dei capelli: impedisce la formazione di forfora, stimola la crescita dei capelli e dona largamente al cuoio cappelluto importanti sostanze rigeneratrici quali la colesterina e la lecitina. Tubetto L. 3.50 e L. 6.50.

Campione gratuito inviando L. 1. (francobolli) per spese postali.

Peri Fissatore

PER OGNI PETTINATURA!

Khasana S.I.A. Milano, v. Bandello 16

Usate CREMA PER BARBA PERI coefficiente indispensabile al buon umore giornaliero!

tipi di buona marca, cambiando le coperture quando presentano visibili segni di usura, e scartando la camera d'aria troppo vecchia. Altri mezzi preventivi sono: gli strappachiodi (il tipo classico è un filo d'acciaio che segue il battistrada a pochissimi millimetri di distanza) e gli appositi preparati da iniettare nella camera d'aria. Questi ultimi (costituiti da liquidi contenenti particelle solide in sospensione che vanno a otturare il foro) sono studiati per auto e moto, ma crediamo possano servire anche per bicicletta. Recentemente ne è stato messo in commercio un nuovo tipo.

Per finire: « È utile portare qualche rimedio per il caso di piccole ferite »? Per il caso di viaggi lunghi non è sconsigliabile; è però inutile eccedere, portandosi una vera e propria piccola farmacia da campo.

« È pratico l'uso del sacco da montagna per il cicloturismo? ». La nostra esperienza personale è stata breve ed esauriente: ce ne siamo serviti una volta sola! Conveniente è usarlo su percorsi brevi, soprattutto per trasporto di pesi modesti. Può convenire anche servirsene (per poterne disporre quando si abbandona la bicicletta) fissandolo con qualche cinghia a un sufficientemente robusto portapacchi posteriore.

e. cap.

Dal « Tour » ai Campionati del mondo.

Luglio e agosto sono stati mesi di attività frenetica per i ciclisti. Quando gli altri sport languono, quando il caldo è più intenso e la fatica più grave, la bicicletta impera. La più dura prova a tappe — il Giro di Francia — si svolge in pieno luglio quando le assolate plaghe del mezzogiorno raggiungono temperature equatoriali; i campionati del mondo hanno luogo per tradizione di calendario all'insegna del solleone. Quest'anno la sede designata era la tranquilla Danimarca, una Nazione ove la circolazione della bicicletta è quanto mai densa, ma che non per questo presenta la configurazione più adatta allo svolgimento di una manifestazione per la quale è in palio un trofeo così ambito.

Gli organizzatori hanno ritenuto di risolvere la situazione moltiplicando i giri dell'esasperante circuito piano e sono giunti a distanze inconsuete per prove di campionato. L'esito della competizione non è ancora noto al momento in cui queste pagine vanno alla stampa. Ci ripromettiamo di tornare sul risultato nel prossimo fascicolo; ma possiamo sin d'ora affermare nella forma più recisa che se nell'anno 1937 un atleta si è rivelato e si è imposto su tutti gli altri con l'autorità e la potenza del campione indiscusso, questo è il campione d'Italia Gino Bartali.

Congressi ciclo-turistici.

Soltanto ora la stampa specializzata ha dato il rendiconto dei due congressi, internazionale e nazionale, di cicloturismo svolti nel maggio scorso a Parigi. Erano convenuti rappresentanti della Francia, del Belgio e dell'Inghilterra, e i problemi trattati sono stati di ordine vario, tecnico, organizzativo, fiscale. La relazione sul progresso e sulle esigenze delle moderne macchine da viaggio ha messo in luce i seguenti punti: uso di cerchioni di acciaio ad alta resistenza; aumento di potenza — a parità di peso e ingombro — degli apparecchi di illuminazione in relazione alla sicurezza del traffico; mi-

glioramento dei freni soprattutto per quanto riguarda l'efficienza dei pattini di gomma, tenendo conto che, se il peso della bicicletta tende a diminuire, il corredo del cicloturista porta sempre a un sovraccarico di 15-20 kg.; miglioramento delle cromature e delle nichelature, la cui qualità è spesso scadente; miglioramento della confortevolezza per le biciclette destinate alle donne, con uso di pneumatici a grande sezione e di selle molto elastiche per evitare incidenti e disturbi.

Il congresso ha esaminato la proposta di dipingere in bianco il parafango posteriore della bicicletta ed ha espresso il voto che la questione debba essere studiata in senso più generale, estendendola eventualmente ad altri veicoli, senza farne oggetto di una norma esclusiva per i ciclisti. Interessante è pure la proposta di consentire che i contrassegni della tassa di circolazione possano essere conservati dal ciclista — cosa che attualmente è soltanto tollerata in Francia — senza l'obbligo di applicarli al telaio della macchina. Il congresso internazionale si riunirà per la seconda volta nel prossimo anno il 15 agosto 1938, in Olanda; per quell'epoca sarà fatta una relazione dei pionieri, inventori e cultori della bicicletta, che in tutto il mondo hanno fatto scuola e propaganda del cicloturismo. Auguriamoci che in quell'occasione non sia dimenticato l'imponente contributo portato in questo campo dall'Italia.

Torna il triciclo?

Le tre ruote sarebbero da preferirsi a due: così afferma un ciclo-turista francese, che si è costruito un « velotricar » a pedalaggio orizzontale, e circola « tra lo stupore della gente », viaggiando comodamente e realizzando medie più elevate di quelle che otteneva con la bicicletta. La macchina ha due ruote anteriori direttrici ed una posteriore motrice; il pedaliere è fissato tra le ruote anteriori, a piccola altezza quindi dal suolo. Il veicolo, con parafanghi, cambio a quattro velocità, due freni, portapacchi, direzione a sfere, gomme di grande sezione, pesa 20 chili. Impiegando materiali leggeri, il costruttore spera di arrivare a 16-17 chili; una leggera carrozzeria di lamiera amovibile permette di proteggere tutto il tronco e le gambe del pedalatore dalle intemperie. Secondo l'entusiasta ideatore, le medie raggiunte su percorsi varî di oltre 100 chilometri sarebbero di 22-23 all'ora, contro 20 della bicicletta. Rimane lo « stupore della gente ».

Il trofeo della velocità motociclistica.

La stagione motociclistica, ricca quest'anno di episodi risplendenti, culmina alla fine d'agosto con la disputa del Trofeo della Velocità, la grande prova indetta dalla Reale Federazione Italiana che con la Milano-Roma-Napoli-Taranto costituisce l'asse dell'attività nazionale.

La corsa si svolge sulla pista di Monza che già l'anno scorso vide il trionfale successo delle macchine italiane. Notevole è la partecipazione di macchine e corridori stranieri la cui presenza è tanto più significativa dopo la vittoria italiana al Tourist Trophy e le altre affermazioni in terra straniera.

AVVISO! Tutti gli apparecchi fotografici, cinematografici, binoccoli ed accessori offerti nel presente fascicolo, vengono forniti dalla Ditta Foto-Brenner - Roma E 7 Piazza Esedra, 61. (Anche a rate e cambi).

V A R I E

Le funivie in Italia.

Questa Rivista ebbe più volte occasione di occuparsi di determinate funivie a scopo turistico. Il particolare interesse che l'argomento in generale assume nei rispetti del nostro programma c'induce a riassumere per sommi capi un importante articolo di G. C. Fuortes su *Le Funivie in Italia*, pubblicato in un recente numero di *Realtà*, l'autorevole rivista dei Rotariani.

Prima della Guerra mondiale non esistevano fra le Alpi e il mare altre funivie e teleferiche per il trasporto di persone, se non quella costruita nel 1912 nel Trentino, fra Lana e S. Vigilio, per conto dell'Austria, da un'importante Ditta italiana specializzata nella costruzione di teleferiche per merci. Nel 1914 un'altra ne fu impiantata nel breve tratto Bolzano-Colle.

Dopo l'intervento dell'Italia in guerra, dovendosi provvedere al trasporto delle vettovaglie e delle munizioni per le truppe di montagna, si diede grande sviluppo a questi impianti, costruendo sui due versanti alpini, tra il fronte italiano e il fronte austriaco, una rete di oltre 3000 km. di linee. Finita la guerra, si cominciò a migliorare gli impianti esistenti per adattarli alle accresciute esigenze del traffico turistico; poi si costruirono numerosi impianti nuovi, per cui l'Italia fu ben presto, in questo campo, all'avanguardia. Alla fine del 1936 erano così in esercizio ben 19 funivie, di cui 7 in Piemonte; mentre nei primi mesi di quest'anno si conduceva a termine la San Remo-Monte Bignone, ed ora sono in costruzione le linee Bolzano-S. Genesio e quella del Terminillo.

Due sistemi sono in gara per la costruzione delle funivie: uno italiano (Ceretti e Tanfani) e uno tedesco (Bleichert). In ambedue si ha, per ciascuna via di corsa, un'unica fune portante, su cui poggia un carrello a ruote multiple, al quale è sospesa la cabina per i passeggeri. Nel sistema italiano si ha in più una «fune freno», normalmente inattiva, ma sulla quale, in caso di rottura della fune traente, vengono a stringersi le ganasce di un freno contenuto nel carrello di ciascuna cabina, determinando l'arresto del movimento. Nel sistema tedesco, invece, manca la «fune freno» e l'arresto automatico, in caso di rottura della fune traente, si ottiene mediante lo stringimento di apposite ganasce sulla fune portante.

La funivia è messa in moto da un motore elettrico, che aziona l'argano principale della stazione motrice. Rigorose disposizioni governative prescrivono dispositivi di sicurezza e impianti di soccorso in caso di guasti e interruzioni. I progetti di nuovi impianti sono riveduti dai Circoli ferroviari e inviati all'esame definitivo della Reale Commissione per le funicolari aeree e terrestri, presieduta da S. E. il Prof. Guidi, Accademico d'Italia. Tutti i materiali sono sottoposti a collaudo prima della loro messa in opera, e il loro montaggio avviene sotto la immediata vigilanza dei funzionari del Circolo ferroviario. Ultimata la costruzione, s'iniziano le prove di funzionamento a velocità varie, con cabine vuote e a pieno carico, in condizioni particolarmente difficili, in modo da far risultare la minima imperfezione, se esiste.

Quando, finalmente, la funivia è in servizio, è prescritta la verifica giornaliera delle funi e dei loro attacchi, dei carrelli, delle cabine e dei freni, nonchè una corsa di prova, coi fattorini sul tetto delle cabine per esaminare il funzionamento in ogni particolare. Una volta la settimana si fa la prova di arresto delle cabine in corsa; una volta al mese si procede ad altri controlli, e ad altri ancora una volta ogni tre mesi. Finalmente, ogni sei mesi ha luogo una visita generale dell'impianto, alla presenza di un funzionario del Circolo ferroviario, che procede ad un nuovo collaudo.

Le funivie — quasi inutile notarlo — hanno rapidamente progredito: dalla capacità di 7 passeggeri sulla linea di Fenestrelle e di 10 su quella di Montecassino, si è giunti alla capacità di 36 viaggiatori sulla Sestriere-Alpette; mentre la velocità di corsa è gradualmente aumentata da metri 2,50 a 5,50 al secondo, e già si progettano funivie a 7 metri.

Le funivie finora costruite hanno essenzialmente scopi turistici e sorgono quasi tutte nelle più rinomate stazioni di sport invernali. La Sestriere-Alpette trasportò, nell'ultima stagione, 96 mila passeggeri. Ma esse trasportano anche decine di migliaia di contadini e pastori, contribuendo così alla soluzione dell'annoso *problema della montagna*.

Per una coscienza forestale italiana.

Toccava a un Console della Milizia Nazionale Forestale, che sente tutta la poesia e l'importanza del suo ufficio, segnalare in un volume di nobile aspetto (Dott. Prof. GIOVANNI SALA - *Il Larice sulle Alpi*, Brescia, Tip. Morcelliana, 1937-XV, pag. 254, L. 30), adorno e documentato da nitide illustrazioni, il valore del bosco come elemento essenziale dell'estetica del paesaggio e il coefficiente economico e sociale che esso rappresenta nei riguardi delle nostre montagne, abbellendo e accrescendo attrattive ai luoghi di soggiorno e di cura.

Raramente l'ideale bellezza dei nostri boschi montani fu messa in rilievo con tanta eloquenza e con altrettanto appassionato fervore. La infinita varietà di colori, di luci e di ombre della foresta, l'incanto che il suo verde silenzio ispira alle anime stanche e bisognose di riposo e di oblio; il senso della vita silente che germina e si effonde incoercibile dalle radici alle fronde; le foglie che tremano ad ogni alito; la forza che ispira agli animi un folto popolo di tronchi erti e diritti come le colonne di un tempio; la gioia piena e pura con cui si passeggia, immemori, sotto le spesse ramaglie, con in cuore un senso di maestà quasi divina — la maestà del soprannaturale — tutto il bello, il grandioso, il solenne, è reso in queste pagine con una singolare forza di suggestione.

Ma l'estetica forestale è qui considerata anche in funzione dell'economia, non in senso angusto ed esclusivo, come quando si distruggevano i boschi per l'inconsiderata avidità di convertire in moneta sonante il rigoglio totale di una selva, senza riflettere che con le sue verdi creature si distruggeva la vita e la fonte di ogni reddito ulteriore, si devastava la terra, s'impoveriva il sacro suolo della Patria.

Per la difesa e l'incremento dell'economia forestale il Touring Club Italiano ha combattuto e combatte strenue battaglie, e pubblica anzi un periodico speciale — *L'Alpe* — forza viva e operante per la formazione di una coscienza forestale italiana. Grande e viva è, quindi, la nostra soddisfazione quando vediamo levarsi qualche voce autorevole all'unisono con la nostra campagna, che nell'abbellimento arboreo delle stazioni alpine scorge impensati sviluppi del movimento turistico e i affretta coi voti e con le opere.

L'attuazione di questo programma sarà certa e totale quando gli Italiani vedranno nel bosco non solo un bene materiale da utilizzare, ma anche un bene spirituale da conservare, perchè infonda a chi ne respira le aure, con nuovi spiriti vitali, nuovi sensi di poesia e di bellezza. La foresta insegnò agli architetti la meraviglia del gotico, rivelò a Beethoven gli arcani del suo mormorio, suggerì a Wagner l'insuperabile imitazione delle sue voci. Beethoven, questo divino arcangelo dell'armonia, non ha forse dichiarato di amare più le piante che non gli uomini?

Fra gli alberi forestali che abbelliscono le nostre montagne si tenga presente il larice, l'albero forte e generoso delle zone alpine, dal fusto slanciato e dalla chioma leggera di un magnifico verde-chiaro. Le ultime e più vivide pagine del libro sono appunto dedicate a quest'albero, e concludono il libro come un canto.

Dal primo Conte al primo Imperatore.

Americo Greco, in un volume di questo titolo (Milano, Edizioni Milesi, 1937-XV, pag. 260: L. 10), narra ai fanciulli d'Italia dieci secoli di storia sabauda, dal Conte Umberto Biancamano, capostipite della Dinastia, che si crede vissuto tra la fine del X secolo e l'inizio dell'XI, al Re Imperatore Vittorio Emanuele III, felicemente regnante, attraverso una gloriosa discendenza ininterrotta di diciannove Conti, quindici Duchi, sette Re di Sardegna e tre Re d'Italia, l'ultimo dei quali asceso ai fastigi dell'Impero, la quale ascensione sarebbe un ritorno agli albori antelucani della Casa, se è vero quanto afferma l'A. che un antenato dei Savoia discende in quinta generazione da Carlo Magno Re dei Franchi e Imperatore romano, a sua volta discendente da Marco Mecilio Avito, acclamato imperatore nell'anno 456 d. C. Storia interessantissima della più antica e gloriosa dinastia d'Europa, che si onora di eroi, di santi, di legislatori, di guerrieri e di martiri, e a cui l'avvenire prepara sempre più fausti destini.

I Soci del Touring potranno avere questo libro con lo sconto del 10 per cento e il porto franco, indirizzando le richieste all'Editore Milesi (via Campo Lodigiano, 3, Milano).

Il XIII Congresso Geografico Italiano.

Dal 6 al 12 settembre avrà luogo nel Friuli il XIII Congresso Geografico Italiano che si svolgerà, per iniziativa del Comitato Nazionale per la Geografia e con l'appoggio della R. Società Geografica Italiana, sotto il patronato di S. A. R. il Duca d'Aosta.

La solenne inaugurazione del Congresso avrà luogo il 6 settembre a Udine e la chiusura il 12 dello stesso mese ad Aquileia. I lavori, che si svolgeranno a sezioni riunite e a sezioni distinte, saranno inframezzati da interessanti escursioni nel Friuli, nelle Alpi Carniche e nelle Giulie.

Come di consueto, il nostro Sodalizio sarà presente al Congresso attraverso la partecipazione del suo Vice Presidente Ing. Bertarelli, il quale presenterà la relazione sull'attività geografica del T. C. I. nel quadriennio 1934-1937

TERME DI CHIANCIANO
Specializzate nella cura delle **malattie del fegato.**
Bagni termali carbonici naturali per il trattamento delle **forme ipertensive.**
Informazioni, Letteratura: TERME DI CHIANCIANO-BAGNI DI CHIANCIANO (Siena)

L'arte in Istria.

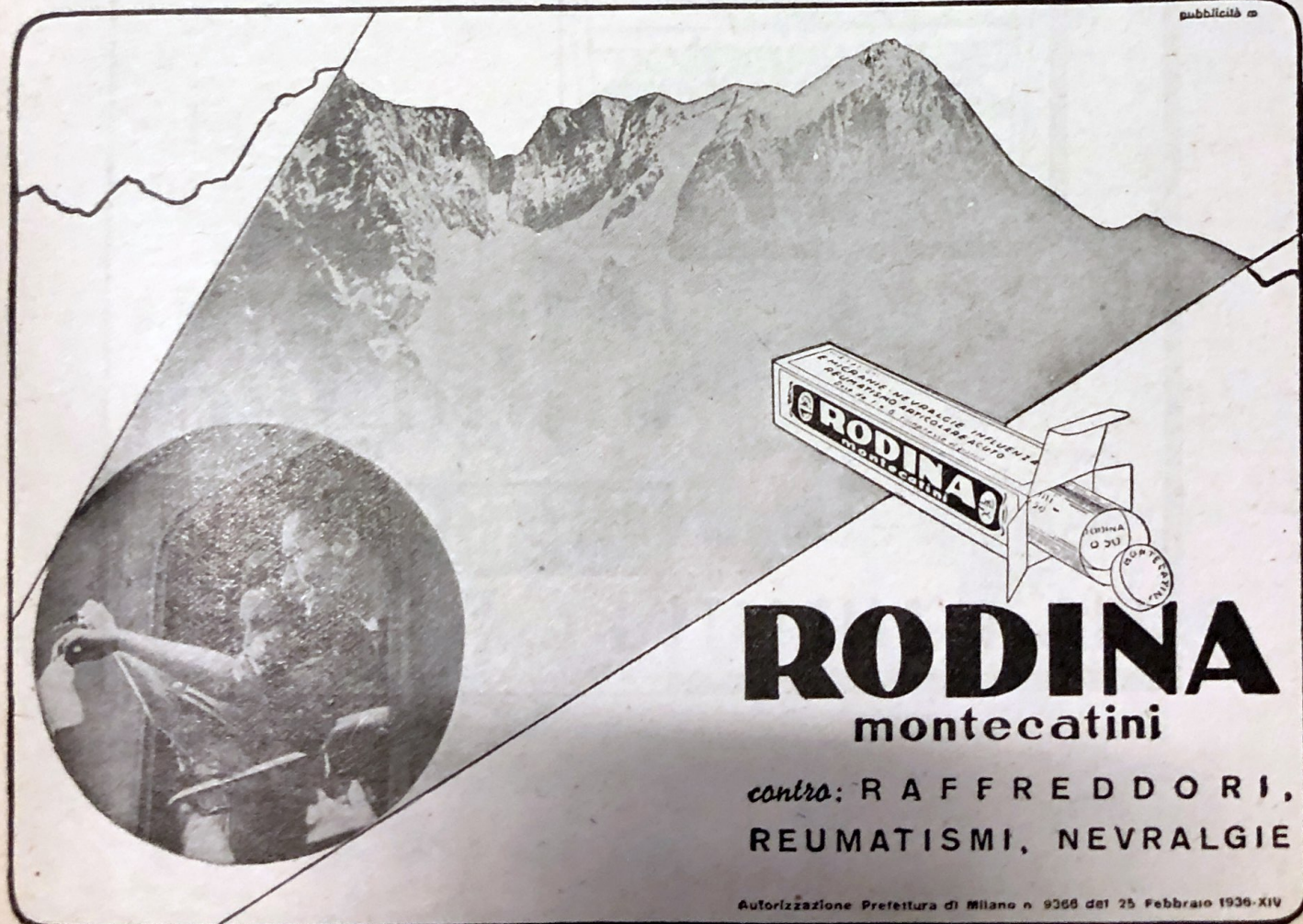
Questo libro di Francesco Semi (*L'arte in Istria* - Pola, Società Istriana di Archeologia e Storia Patria, 1937-XV, pag. 252, con 195 illustrazioni, L. 30) è un altro passo avanti nella conoscenza dei valori artistici, ancora in parte sconosciuti, della penisola istriana. Molte le precisazioni storiche e le nuove sagaci attribuzioni, tra le quali ci sembra assai persuasiva l'assegnazione della parte inferiore della facciata della Cattedrale di Capodistria allo scultore-architetto Domenico da Capodistria, già noto particolarmente per il tempietto di Vicovaro. È giusto, quindi, ciò che afferma nella prefazione Giuseppe Fiocco, che, cioè, questo volume costituisce un «nuovo panorama dell'arte istriana». Opportuna la divisione della materia nei tre momenti essenziali della storia della regione: Roma, Bisanzio, Venezia. L'introduzione, nella quale l'A. propugna una più logica distribuzione del patrimonio artistico e archeologico tra le varie raccolte dell'Istria, è seguita da una diligente e ben distribuita bibliografia.

Storia delle campagne oceaniche della R. Marina.

L'Ufficio Storico della R. Marina ha pubblicato il 2° volume di quest'opera. In esso, che vede la luce a breve distanza dal primo, sono ricordate le campagne oceaniche svoltesi dal 1881 al 1900.

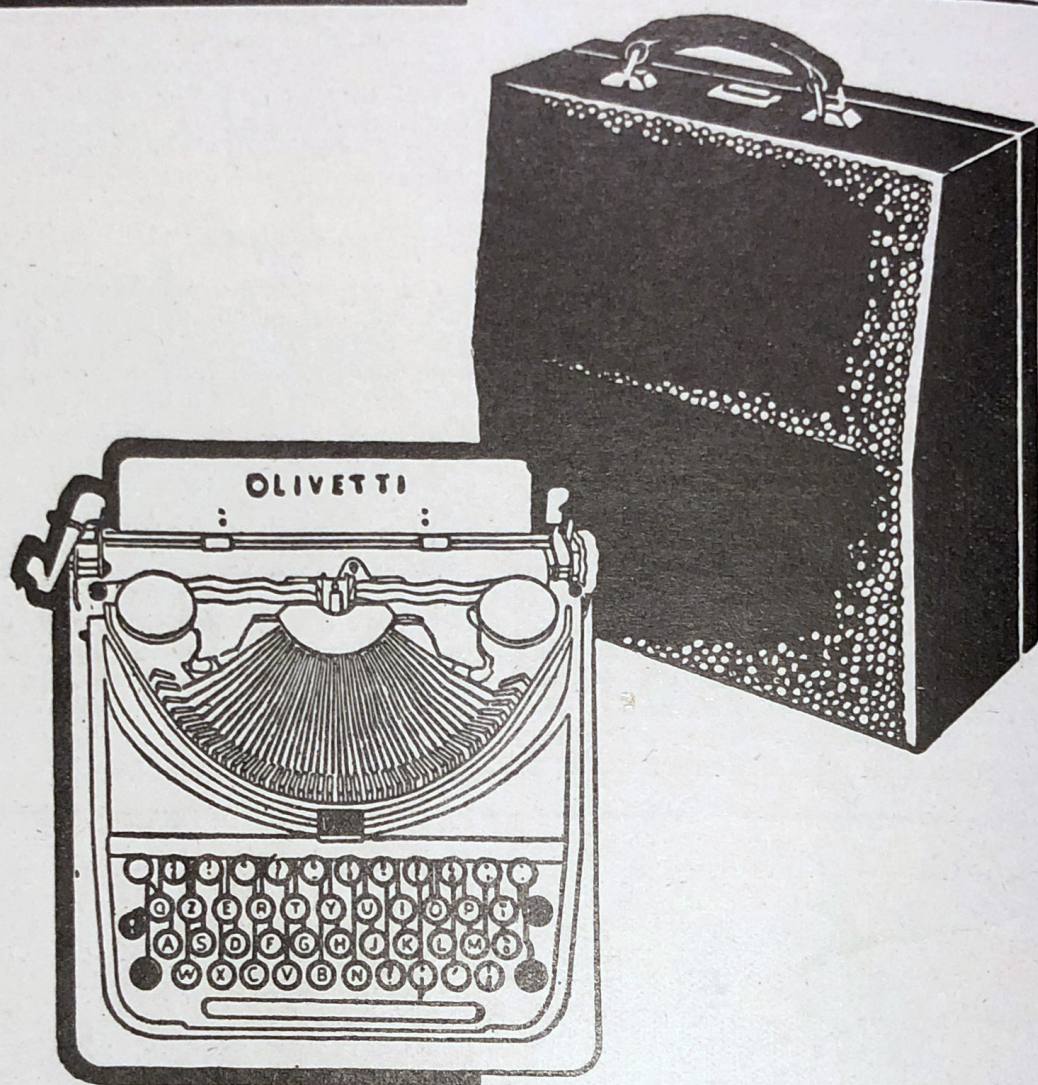
Attraverso i rapporti dei comandanti, i lettori potranno seguire le vicende delle navi lungo gli itinerari percorsi e partecipare in ispirito agli eventi politici e militari di quel periodo.

Tra gli avvenimenti più notevoli sono da ricordare la guerra franco-cinese per il Tonchino (1884-85), durante la quale il nostro incrociatore «C. Colombo» potè assistere alla distruzione della flotta cinese a Foochow; la rivolta della flotta brasiliana del 1894-95; e, nello stesso periodo, le vicende della guerra cino-giapponese per il predominio in Corea.

Di particolare importanza il capitolo dedicato alla partecipazione degli ufficiali della R. Marina ad alcune esplorazioni polari; e specialmente la narrazione dell'impresa di S. A. R. il Duca degli Abruzzi, che con la «Stella Polare» portò la nostra bandiera a latitudini sino allora mai raggiunte da orma umana.

Il volume, di pag. 461, corredato di numerosi schizzi ed appendici è posto in vendita a L. 20 per il pubblico e a L. 12 per i Soci del T. C. I. Le richieste debbono essere accompagnate da vaglia postale o bancario intestato: Al Capo dell'Ufficio Storico della R. Marina - Ministero Marina - Roma.

I Paternò di Sicilia.

Con questo titolo, Francesco Paternò Castello duca di Carcaci ha pubblicato un'opera di grande mole (pagine XXIV-520 *in-folio*, 9 tavole in rotocalco e incisioni varie, L. 200) sulla storica famiglia dei Paternò, che ebbe tanta parte nelle vicende siciliane dei secoli scorsi, e tante parentele contrasse con quasi tutta l'aristocrazia di Sicilia.

Notevole opera tipografica delle Officine Catanesi Zuccarello e Izzi (1936-XIV), il volume, che si vende esclusivamente presso l'editore Romeo Prampolini (Catania, via Vitt. Eman. 333), contiene gran copia di notizie e di documenti autentici, frutto di lunghi anni di ricerche, e interessa non soltanto la famiglia di cui ricostruisce la storia, ma l'intera Sicilia, attraverso la lunga serie di nobili casate che ebbero consanguineità o relazioni con i Paternò, dalla conquista normanna ai nostri giorni.

OLIVETTI
leggera robusta
elegante veloce
OLIVETTI PORTATILE
ING. C. OLIVETTI & C., S. A. - IVREA

TRA I LIBRI

UMBERTO BORSARI. – *Codice della circolazione stradale e dell'automobile.* – Manuale di legislazione commentata. Quarta ediz. riveduta e aggiornata. Pag. 560. Casa Ed. C. Colombo, Roma 1937-XV: L. 20.

MICHELE DE ANGELIS. – *Nuova Guida del Duomo di Salerno.* – Pag. 280 con 76 illustraz. e 2 tavole. Ed. Di Giacomo, Salerno 1937-XV: L. 5.

Sac. ENRICO BORATTO. – *Piverone nella storia del Piemonte.* – Vol. II: *Cose e persone nostre.* Pag. 210 con illustraz. Scuola Tip. S. Giuseppe, Asti 1937-XV.

GUIDES REGIONAUX DE PNEU MICHELIN. – *Alpes.* – Pag. 724. Michelin (97, Boulevard Pereire), Parigi 1937-38: Fr. 35.

Baedeker's Great Britain. – Pag. 696. Karl Baedeker, Leipzig 1937.

Vademecum economico per l'A. O. I. – Edito a cura del Banco di Roma.

NINO WERLE. – *Una madre d'Italia.* – Dramma patriottico in quattro tempi. Scuola Tipografica Artigianelli, Genova 1937-XV.

GUIDES REGIONAUX DE PNEU MICHELIN. – *Paris et ses environs.* – Pag. 50. Michelin, Paris 1937: Fr. 4.

Generale RODOLFO CORSELLI. – *Cadorna.* – Pag. 670 con 9 schizzi e 16 tavole f. t. Ediz. Corbaccio, Milano 1937-XV: L. 20. I Soci del T. C. I. che ne faranno diretta richiesta all'Editore (Via degli Arditi, 20, Milano), potranno ricevere questo libro con lo sconto speciale del 15%, cioè per L. 17.

ALBERTO C. BONASCHI. – *Correnti e curiosità italiane nella Letteratura Inglese da Chaucer a Shakespeare.* – Camera di Commercio Italiana, New York 1937-XV.

G. REDAELLI. – *Guida delle villeggiature italiane. « Milano in campagna ».* – 1937-XV. Pag. 430. Milano (via Frescobaldi, 10): L. 5.

GIUSEPPE GRASSELLI. – *Scibile ed affermazioni di Reggiani Quattrocenteschi.* – Pag. 102, Tipografia Ed. Guidetti, Reggio Emilia 1937-XV: L. 8.

MARIA TERESA FUZZI. – *L'ultimo periodo degli Ordelaffi in Forlì.* – Pag. 194 con illustraz. f. t. Stabilimento Tipografico P. Valbonesi, Forlì 1937-XV.

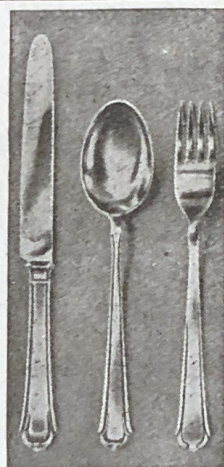
PIERO BAROCELLI - RENATO BOCCASSINO - MARIO CARELLI. – *Il Regio Museo preistorico-etnografico « Luigi Pigorini » di Roma.* – Ministero dell'Educazione Nazionale. Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti. Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia. Libreria dello Stato, Roma 1937-XV, L. 4,50.

ADOLFO CALLEGARI. – *Il Museo Nazionale Atesino in Este.* – Ministero della Educazione Nazionale - Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti - Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia. Libreria dello Stato, Roma 1937-XV, pag. 69 ill.: L. 4,50.

BIRMINGHAM INFORMATION SERVICE ON SLAVONIC COUNTRIES. POLAND. – Monograph N. 1 e N. 2 - Human and Economic Characteristics in their Geographical Setting. Dicember 1936. The University Edmund Street Birmingham 1936-XIV, pag. 36.

MINISTERO DELLE COLONIE - UFFICIO STUDI E PROPAGANDA - CESCO TOFFOLI. – *Acque ed approvvigionamento idrico in Eritrea.* – Estratto dalla *Rassegna Economica delle Colonie,* Febbraio 1937-XV. Istituto Poligrafico dello Stato, Roma.

MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE - DIREZIONE GENERALE DELLE ANTICHITÀ E BELLE ARTI. – Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia. – E. CARLI, P. E. ARIAS. – *Il Camposanto di Pisa.* – Pag. 69 con 60 illustraz. Libreria dello Stato Roma, 1937-XV: L. 4,50.

MINISTERO DELLA GUERRA. – Comando del Corpo di Stato Maggiore - Ufficio Storico. – *Le gloriose bandiere del Vittoriano.* – Tipografia Regionale, Roma 1937-XV, pag. 428 con 2 alleg.: L. 10.

26 modelli differenti

"MARCA MARTIN"
La posata di qualità in alpacca argentata
possiede tutti i requisiti l'aspetto e la signorilità della posata in vero argento
Dato anche il prezzo mitissimo è
la migliore sostituzione dell'argento.
Dove l'articolo non è in vendita chiedere il catalogo al Concession. Generale per l'Italia:
GUGLIELMO HAUFLER - Milano
Via Monte Napoleone, 34 (angolo Via Gesù) Tel. 70-891

RABARBARO "APERITIVO ZUCCA"
"Chi ne beve ne ribeve
Chi ne beve ne berrà"
VIA FARINI. 4: MILANO

Piero Landini. – *Il Tè*. – Monografia geografico-economica. Pagine 89. Istit. di Geografia della R. Università di Roma, 1937-XV.

Avv. Giovanni Siciliano. – *Faville d'Assise*. – Pag. 51. Nardò 1935. Fuori commercio.

O. Forte. – *Chimica di pace*. – Pagine 345. Casa Ed. Dott. E. Jovene, Napoli 1937-XV: L. 15.

G. Galeati. – *Il Duomo di Cremona* (Battistero - Torrazzo - Palazzo Militi ed il Comune). – Guida per il visitatore. Pag. 325 con 1 pianta. Tipografia « La Buona Stampa », Cremona 1936-XIV.

Commercio Estero e Turismo. – *Annuario delle Camere di Commercio Italiane*. – Terza Edizione – Anno 1937-XV. Pag. 1775. Antonio Cordani S. A., Milano 1937-XV: L. 50. Ai Soci del T. C. I. l'Annuario viene ceduto al prezzo speciale di L. 35.

ASSOCIAZIONE AL "TOURING CLUB ITALIANO"

Soci Annuali	L. 15,20	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. 25,20)
Soci Quinquennali	L. 75,20		(Estero L. 125,20)
Soci Vitalizi	L. 250,20		(Estero L. 400,20)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. 350,20		(Estero L. 500,20)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

Statistica dei Soci al 31 Luglio 1937-XV.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 luglio 1937		N. 186 909
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1937 alla stessa data		» 18 111
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1936	N. 245 734	
Nuovi Soci vitalizi iscritti al 31 luglio 1937	» 4 147	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 luglio 1937	» 13 142	
		» 263 023
		N. 468 043
Presumibili rinnovi dei Soci già iscritti nel 1936 che non pagarono ancora la quota del 1937 e presumibili nuove iscrizioni		» 3 500
Totale Soci		N. 471 543

Proprietà letteraria ed artistica – Riproduzione riservata – Non si restituiscono nè i manoscritti nè le fotografie.
Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano

Direttore: Sen. Carlo Bonardi

Direzione e Amministrazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100
Notiziario e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7

Automobilisti!

L'ANONIMA INFORTUNI

SOCIETÀ ANON. ITALIANA DI ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI

Sede in **MILANO** (108) – PIAZZA CORDUSIO, 2

TELEFONI 88-451, 88-452, 88-453, 88-454, 89-861, 87-655, 87-656, 87-657 (Centralino)

Capitale Sociale L. 32.000.000 interamente versato — Fondi di Garanzia al 31-12-1936 L. 182.117.477

ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI MALATTIE - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE - ASSICURAZIONI DELLE VETTURE CONTRO I DANNI O LE ROTTURE ACCIDENTALI

è incaricata dal **Touring Club Italiano**, quale delegata delle **Assicurazioni Generali**, del **SERVIZIO TRITTICI** che compie mediante i **propri Uffici** e mediante le **Agenzie** che ha in comune con le

Assicurazioni Generali di Venezia

L'ANONIMA INFORTUNI è ASSICURATRICE UFFICIALE del T. C. I., del R. F. M. I. (R. Federaz. Motociclistica Italiana) e della R.F.I.M. (R. Federaz. Italiana Motonautica). Con questi Enti L'Anon. Infortuni ha accordi speciali a favore dei Soci. Cura la gestione della Cassa Interna di Previdenza del Comitato Olimpico Nazionale Italiano (C.O.N.I.).

BUON GUSTO

FRAGRANZA

ELEGANZA

SIGARETTA

MACEDONIA
EXTRA

SOCIETA GRAFICA G. MODIANO - MILANO

...dove l'istinto
conduce il bambino
ZUCCHERO
Ed ognuno sa con quale avidità
i bambini appetiscono lo Zucchero.
In essi è la voce della natura che
si palesa attraverso gl' istinti.
Prof. G. Viale.
PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50